MANUEL D'UTILISATION 2013

WWW.KTM.COM

125 SX EU
125 SX USA
150 SX EU
150 SX USA
250 SX EU
250 SX USA
150 XC USA
250 XC EU/USA
300 XC EU/USA

Réf. 3211857fr

CHER CLIENT KTM

Permettez-nous de vous féliciter sincèrement d'avoir porté votre choix sur une moto KTM. Vous êtes désormais en possession d'une moto moderne et sportive qui vous apportera beaucoup de plaisir si vous appliquez correctement les instructions de maintenance et d'entretien.

KTM vous souhaite un maximum de plaisir !

Inscrire ci-dessous les numéros de série du véhicule.

Numéro de châssis (☛ p. 12)	Cachet du concessionnaire
Numéro de moteur (☛ p. 12)	

Le présent manuel d'utilisation correspond à l'état de la série concernée au moment de la publication. Cependant, des divergences minimes résultant du perfectionnement de la construction ne sauraient être exclues.

Toutes les informations du présent document sont fournies sans aucun engagement. Sous réserve de modification, de suppression sans substitution ou d'adaptation aux exigences locales des informations techniques, des tarifs, des couleurs, des formes, des matériaux, des prestations de services et de maintenance, des constructions et des équipements ou autres, ainsi que d'un arrêt de fabrication définitif d'un modèle donné sans avis préalable ni indication d'un motif quelconque par la société KTM-Sportmotorcycle AG. KTM décline toute responsabilité en ce qui concerne les possibilités de livraison, les divergences au niveau des croquis et des descriptions, ainsi que les fautes d'impression ou les erreurs. Les modèles reproduits dans le présent document sont partiellement pourvus d'équipements spéciaux ne faisant pas partie de l'équipement de série.

© 2012 KTM-Sportmotorcycle AG, Mattighofen Autriche
Tous droits réservés
Impression, même partielle, et diffusion sous quelque forme que se soit, interdites sans autorisation écrite de l'auteur.

ISO 9001(12 100 6061)
Conformément à la norme internationale de qualité ISO 9001, KTM utilise des standards d'assurance qualité permettant d'obtenir une qualité maximale du produit.
Établi par : TÜV Management Service

KTM-Sportmotorcycle AG
5230 Mattighofen, Autriche

SOMMAIRE

1 SYMBOLIQUE 5
1.1 Symboles utilisés 5
1.2 Conventions typographiques utilisées 5
2 CONSIGNES DE SÉCURITÉ 6
2.1 Définition de l'application - Utilisation conforme 6
2.2 Consignes de sécurité 6
2.3 Niveaux de danger et symboles 6
2.4 Avertissement contre les manipulations 6
2.5 Fonctionnement en toute sécurité 7
2.6 Vêtements de protection 7
2.7 Règles de travail 7
2.8 Environnement 8
2.9 Manuel d'utilisation 8
3 CONSIGNES IMPORTANTES 9
3.1 Garantie constructeur, garantie légale 9
3.2 Matières consommables, produits auxiliaires 9
3.3 Pièces détachées, accessoires 9
3.4 Service 9
3.5 Illustrations 9
3.6 Service après-vente 9
4 VUE DU VÉHICULE 10
4.1 Vue du véhicule avant gauche (représentation par symbole) 10
4.2 Vue du véhicule arrière droite (représentation par symbole) 11
5 NUMÉROS DE SÉRIE 12
5.1 Numéro de châssis 12
5.2 Plaque signalétique 12
5.3 Numéro de moteur 12
5.4 Référence de la fourche 12
5.5 Référence de l'amortisseur 12
6 ÉLÉMENTS DE COMMANDE 13
6.1 Levier d'embrayage 13
6.2 Levier de frein à main 13
6.3 Poignée des gaz 13
6.4 Bouton de masse 13
6.5 Bouton de démarrage (250/300 XC) 14
6.6 Ouvrir le bouchon du réservoir 14
6.7 Fermer le bouchon du réservoir 15
6.8 Robinet d'essence (Tous les modèles SX) 15
6.9 Robinet d'essence (Tous les modèles XC) 16
6.10 Starter 16
6.11 Sélecteur 16
6.12 Kick 17
6.13 Pédale de frein arrière 17
6.14 Béquille Plug-in (Tous les modèles SX) 17
6.15 Béquille latérale (Tous les modèles XC) 17
7 MISE EN SERVICE 19
7.1 Consignes pour la première mise en service 19
7.2 Roder le moteur 20
7.3 Préparer le véhicule pour des conditions d'utilisation difficiles 20
7.4 Préparations aux trajets sur sable sec 21
7.5 Préparations aux trajets sur sable humide 21
7.6 Préparations aux trajets sur voies humides et boueuses 22
7.7 Préparations aux trajets à température élevée et à faible vitesse 23
7.8 Préparations aux trajets à faible température extérieure ou en cas de neige 23
8 CONSEILS D'UTILISATION 24
8.1 Opération de contrôle et d'entretien avant chaque mise en service 24
8.2 Démarrage 24
8.3 Démarrer 25
8.4 Passer les vitesses, conduire 25
8.5 Freiner 25
8.6 Arrêter et béquiller 26
8.7 Transport 26
8.8 Faire le plein de carburant 27
9 PLAN D'ENTRETIEN 28
9.1 Tous les modèles SX 28
9.1.1 Plan d'entretien 28
9.1.2 Travaux d'entretien (en sus) 29
9.2 Tous les modèles XC 29
9.2.1 Plan d'entretien 29
9.2.2 Travaux d'entretien (en sus) 30
10 ADAPTER LA PARTIE-CYCLE 31
10.1 Contrôler le réglage de base de la partie-cycle en fonction du poids du pilote 31
10.2 Amortissement en compression de l'amortisseur 31
10.3 Régler l'amortissement en compression Petite Vitesse de l'amortisseur 31
10.4 Régler l'amortissement en compression Grande Vitesse de l'amortisseur 32
10.5 Régler l'amortissement de détente de l'amortisseur 33
10.6 Déterminer l'enfoncement à vide de la roue arrière 34
10.7 Vérifier l'enfoncement statique de l'amortisseur 35
10.8 Contrôler l'enfoncement en charge de l'amortisseur 35
10.9 Régler la prétension du ressort de l'amortisseur 36
10.10 Régler l'enfoncement en charge 36
10.11 Vérifier le réglage de base de la fourche 38
10.12 Régler l'amortissement en compression de la fourche 38
10.13 Régler l'amortissement de détente de la fourche 39
10.14 Position du guidon 40
10.15 Régler la position du guidon 40
11 TRAVAUX D'ENTRETIEN SUR LA PARTIE-CYCLE 41
11.1 Surélever la moto sur un socle réglable 41
11.2 Retirer la moto du socle réglable 41
11.3 Purger les bras de fourche 42
11.4 Nettoyer les cache-poussière des bras de fourche 42
11.5 Démonter les protections de fourche 42
11.6 Positionner les protections de fourche 43
11.7 Déposer les bras de fourche 43
11.8 Monter les bras de fourche 43
11.9 Déposer la protection de fourche 44
11.10 Monter la protection de fourche 44
11.11 Déposer le té de fourche inférieur 44
11.12 Monter le té de fourche inférieur 45
11.13 Contrôler le jeu du palier de la tête de direction 47
11.14 Régler le jeu du palier de la tête de direction 47
11.15 Graisser le palier de la tête de direction 48

SOMMAIRE

11.16 Déposer la plaque frontale 48
11.17 Mettre en place la plaque frontale 48
11.18 Déposer le garde-boue avant 48
11.19 Monter le garde-boue avant 49
11.20 Déposer l'amortisseur 🔧 49
11.21 Poser l'amortisseur 🔧 50
11.22 Retirer la selle 50
11.23 Remonter la selle 50
11.24 Déposer le couvercle de boîtier de filtre à air 51
11.25 Installer le couvercle de boîtier de filtre à air 51
11.26 Déposer le filtre à air 🔧 51
11.27 Remonter le filtre à air 🔧 52
11.28 Nettoyer le filtre à air et le boîtier du filtre à air 🔧 52
11.29 Assurer le couvercle de boîtier de filtre à air 🔧 53
11.30 Calfeutrer le boîtier du filtre à air 🔧 53
11.31 Déposer le silencieux arrière 53
11.32 Monter le silencieux arrière 54
11.33 Remplacer la laine de roche du silencieux arrière 🔧 54
11.34 Déposer le réservoir de carburant 🔧 54
11.35 Monter le réservoir de carburant 🔧 55
11.36 Vérifier l'état d'encrassement de la chaîne 56
11.37 Nettoyer la chaîne 56
11.38 Contrôler la tension de chaîne 57
11.39 Régler la tension de chaîne 57
11.40 Inspecter la chaîne, la couronne, le pignon et le guide-chaîne 58
11.41 Régler le guide-chaîne 🔧 60
11.42 Vérifier le cadre 🔧 60
11.43 Vérifier le bras oscillant 🔧 60
11.44 Contrôler la pose du câble d'accélérateur 60
11.45 Vérifier le caoutchouc de poignée 62
11.46 Renforcer le blocage du caoutchouc de poignée 62
11.47 Régler la position de base du levier d'embrayage 62
11.48 Contrôler/rectifier le niveau de liquide de l'embrayage hydraulique 63
11.49 Vidanger le liquide d'embrayage hydraulique 🔧 64
12 SYSTÈME DE FREIN 66
12.1 Vérifier la course libre du levier de frein à main 66
12.2 Régler la position de base du levier de frein à main 66
12.3 Contrôler les disques de frein 66
12.4 Contrôler le niveau de liquide de frein à l'avant 67
12.5 Faire l'appoint de liquide de frein à l'avant 🔧 67
12.6 Contrôler les plaquettes de frein avant 68
12.7 Remplacer les plaquettes de frein avant 🔧 68
12.8 Vérifier la course libre de la pédale de frein arrière 70
12.9 Régler la position de base de la pédale de frein arrière 🔧 70
12.10 Contrôler le niveau de liquide de frein à l'arrière 71
12.11 Faire l'appoint du liquide de frein à l'arrière 🔧 71
12.12 Vérifier les plaquettes de frein arrière 72
12.13 Remplacer les plaquettes de frein arrière 🔧 72
13 ROUES, PNEUS 74
13.1 Déposer la roue avant 🔧 74
13.2 Monter la roue avant 🔧 74
13.3 Démonter la roue arrière 🔧 75
13.4 Monter la roue arrière 🔧 75
13.5 Contrôler l'état des pneus 76
13.6 Contrôler la pression de l'air des pneus 77
13.7 Vérifier la tension des rayons 77
14 CIRCUIT ÉLECTRIQUE 79
14.1 Déposer la batterie 🔧 (250/300 XC) 79
14.2 Poser la batterie 🔧 (250/300 XC) 79
14.3 Charger la batterie 🔧 (250/300 XC) 80
14.4 Remplacer le fusible général (250/300 XC) 81
15 SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT 82
15.1 Système de refroidissement 82
15.2 Cache du radiateur (Tous les modèles SX) 82
15.3 Déposer le cache du radiateur (Tous les modèles SX) 82
15.4 Monter le cache du radiateur (Tous les modèles SX) 83
15.5 Contrôler l'antigel et le niveau de liquide de refroidissement 84
15.6 Contrôler le niveau de liquide de refroidissement 84
15.7 Vidanger le liquide de refroidissement 🔧 85
15.8 Remplir de liquide de refroidissement 🔧 86
16 ADAPTER LE MOTEUR 87
16.1 Contrôler le jeu du câble d'accélérateur 87
16.2 Régler le jeu du câble d'accélérateur 🔧 87
16.3 Ralenti du carburateur 87
16.4 Carburateur - régler le ralenti 🔧 88
16.5 Vidanger la cuve à niveau constant du carburateur 🔧 89
16.6 Connecteur de courbe d'allumage 90
16.7 Modifier la courbe d'allumage 90
16.8 Contrôler la position de base du sélecteur 91
16.9 Régler la position de base du sélecteur 🔧 91
16.10 Caractéristique du moteur - ressort auxiliaire (Tous les modèles 250/300) 91
16.11 Caractéristique du moteur - régler le ressort auxiliaire 🔧 (Tous les modèles 250/300) 91
17 TRAVAUX D'ENTRETIEN SUR LE MOTEUR 93
17.1 Contrôler le niveau d'huile de boîte 93
17.2 Renouveler l'huile de boîte 🔧 93
17.3 Vidanger l'huile de boîte 🔧 94
17.4 Remplir d'huile de boîte 🔧 95
17.5 Faire l'appoint d'huile de boîte 🔧 95
18 NETTOYAGE, SUIVI 97
18.1 Nettoyer la moto 97
19 STOCKAGE 98
19.1 Stockage 98
19.2 Mise en service après le stockage 98
20 DIAGNOSTIC 99
21 DONNÉES TECHNIQUES 101
21.1 Moteur 101
21.1.1 125 SX EU, 125 SX USA 101
21.1.2 150 SX EU, 150 SX USA 101
21.1.3 250 SX EU, 250 SX USA 102
21.1.4 150 XC USA 102
21.1.5 250 XC EU/USA 103
21.1.6 300 XC EU/USA 104

21.2 Couples de serrage moteur 105
21.2.1 Tous les modèles 125/150 105
21.2.2 250 SX EU, 250 SX USA 105
21.2.3 250/300 XC 106
21.3 Carburateur 107
21.3.1 125 SX EU, 125 SX USA 107
21.3.2 Carburateur - réglage de base pour voies sableuses (125 SX EU, 125 SX USA) 107
21.3.3 Réglage du carburateur (125 SX EU, 125 SX USA) 108
21.3.4 150 SX EU, 150 SX USA 109
21.3.5 Carburateur - réglage de base pour voies sableuses (150 SX EU, 150 SX USA) 109
21.3.6 Réglage du carburateur (150 SX EU, 150 SX USA) 110
21.3.7 250 SX EU, 250 SX USA 111
21.3.8 Carburateur - réglage de base pour voies sableuses (250 SX EU, 250 SX USA) 111
21.3.9 Réglage du carburateur (250 SX EU, 250 SX USA) 112
21.3.10 150 XC USA 113
21.3.11 Réglage du carburateur (150 XC USA) 113
21.3.12 250 XC EU/USA 114
21.3.13 Réglage du carburateur (250 XC EU/USA) 115
21.3.14 300 XC EU/USA 116
21.3.15 Réglage du carburateur (300 XC EU/USA) 🔧 116
21.4 Quantités de remplissage 117
21.4.1 Huile de boîte 117
21.4.2 Liquide de refroidissement 117
21.4.3 Carburant 117
21.5 Partie-cycle 117
21.6 Circuit électrique 118
21.7 Pneus 118
21.8 Fourche 119
21.8.1 125 SX EU, 150 SX EU 119
21.8.2 125 SX USA, 150 SX USA 119
21.8.3 250 SX EU 119
21.8.4 250 SX USA 120
21.8.5 150 XC USA 120
21.8.6 250/300 XC 121
21.9 Amortisseur 121
21.9.1 125 SX EU, 150 SX EU 121
21.9.2 125 SX USA, 150 SX USA 122
21.9.3 250 SX EU 122
21.9.4 250 SX USA 123
21.9.5 150 XC USA 123
21.9.6 250/300 XC 124
21.10 Couples de serrage partie-cycle 124
22 MATIÈRES CONSOMMABLES 126
23 PRODUITS AUXILIAIRES 129
24 NORMES 131
INDEX 132

1 SYMBOLIQUE

1.1 Symboles utilisés

Les symboles utilisés dans le manuel sont décrits ci-dessous.

	Caractérise un résultat prévu (d'une étape ou d'une fonction, par exemple).
	Caractérise un résultat indésirable (d'une étape ou d'une fonction, par exemple).
	Tous les travaux accompagnés de ce symbole nécessitent des connaissances approfondies ainsi qu'un certain savoir-faire technique. Pour la sécurité de tous, faire exécuter ces travaux par un atelier KTM ! La moto y sera entretenue de manière optimale par des spécialistes ayant suivi une formation spécifique et disposant de l'outillage spécial nécessaire.
	Indique un renvoi à une page (des informations supplémentaires sont disponibles à la page indiquée).

1.2 Conventions typographiques utilisées

Ci-dessous sont expliqués certains formats de polices utilisés dans le présent document.

Nom propre	Caractérise un nom propre.
Nom®	Caractérise une marque déposée.
Marque™	Caractérise une marque commerciale.

2 CONSIGNES DE SÉCURITÉ

2.1 Définition de l'application - Utilisation conforme

(Tous les modèles SX)

Les motos sport de KTM ont été conçues et construites de manière à résister aux sollicitations courantes résultant d'une utilisation normale en compétition. Les motos sont conformes aux règlements actuels en vigueur et aux catégories des fédérations nationales de sports motorisés.

Info

La moto ne doit être utilisée qu'en circuit fermé sur des routes non ouvertes au public.

(Tous les modèles XC)

Les motos sport de KTM ont été conçues et construites de manière à résister aux sollicitations courantes résultant d'une utilisation normale en compétition. Les motos sont conformes aux règlements actuels en vigueur et aux catégories des fédérations nationales de sports motorisés.

Info

La moto a été conçue pour le sport d'endurance tout-terrain de compétition et non pas pour être utilisée principalement pour du moto-cross.

2.2 Consignes de sécurité

Afin de garantir une utilisation du véhicule en toute sécurité, certaines consignes de sécurité doivent être respectées. Vous devez par conséquent lire attentivement ces instructions. Les consignes de sécurité ressortent visuellement du corps de texte et contiennent des liens quand cela est pertinent.

Info

Différents autocollants comportant des consignes et des avertissements ont été apposés sur le véhicule en plusieurs endroits bien visibles. Les autocollants comportant des consignes et des avertissements ne doivent jamais être retirés. En l'absence de ces autocollants, le conducteur ou les tiers ne sont plus à même de détecter certains dangers. Le risque de blessure est alors accru.

2.3 Niveaux de danger et symboles

Danger

Remarque concernant un danger qui entraîne immédiatement ou avec certitude la mort ou de graves blessures lorsque les mesures correspondantes ne sont pas prises.

Avertissement

Remarque concernant un danger qui peut entraîner la mort ou de graves blessures lorsque les mesures correspondantes ne sont pas prises.

Attention

Remarque concernant un danger qui peut éventuellement entraîner la mort ou de graves blessures lorsque les mesures correspondantes ne sont pas prises.

Remarque

Remarque concernant un danger qui entraîne de graves dommages sur les machines ou sur le matériel lorsque les mesures correspondantes ne sont pas prises.

Avertissement

Remarque concernant un danger constituant un risque pour l'environnement lorsque les mesures correspondantes ne sont pas prises.

2.4 Avertissement contre les manipulations

Il est interdit de procéder à des modifications des composants destinés à amortir le bruit. Les mesures de débridage suivantes ainsi que l'établissement des circonstances correspondantes sont interdits par la loi :

1 Enlèvement ou mise hors service de tous les équipements ou composants destinés à amortir les bruits sur un véhicule neuf avant sa vente ou sa livraison à un utilisateur final ou pendant la durée d'utilisation du véhicule, à d'autres fins que l'entretien, la réparation ou le remplacement, ainsi que
2 Utilisation du véhicule après avoir enlevé ou mis hors service un équipement ou composant de ce type.

Exemples de manipulation interdite par la loi :

1 Retrait ou perçage des silencieux arrière, chicanes, collecteurs ou autres composants qui évacuent les gaz d'échappement.
2 Retrait ou perçage d'éléments quelconques du système d'aspiration.
3 Utilisation dans un état de maintenance incorrect.
4 Remplacement d'éléments mobiles quelconques du véhicule ou d'éléments de l'échappement ou du système d'aspiration par des pièces non homologuées par le fabricant.

2.5 Fonctionnement en toute sécurité

Danger

Risque d'accident Danger en cas d'incapacité à conduire.

– Ne pas mettre le véhicule en marche lorsque vous êtes sous l'emprise de l'alcool, de médicaments ou de drogues ou encore si vous n'êtes pas physiquement ou psychiquement en état de conduire.

Danger

Danger d'intoxication Les gaz d'échappement sont toxiques et peuvent faire perdre conscience, ou même entraîner la mort.

– Ne laisser tourner le moteur qu'en milieu bien aéré, ne pas démarrer ni laisser le moteur fonctionner en milieu fermé sans système d'aération.

Avertissement

Risque de brûlures Certaines pièces du véhicule deviennent brûlantes pendant la conduite du véhicule.

– Ne pas venir en contact avec les pièces chaudes, telles que l'échappement, le radiateur, le moteur, l'amortisseur et le système de frein. Avant de commencer à travailler sur ces pièces, les laisser refroidir.

Ne mettre le véhicule en marche qu'après s'être assuré de son parfait état de marche du point de vue de la technique, de la sécurité et du respect de l'environnement.
Le véhicule ne doit être utilisé que par des personnes instruites en la matière.
Si des défaillances venant entraver la sécurité du véhicule sont constatées, faire immédiatement appel à un atelier KTM agréé pour y remédier.
Respecter les consignes et les avertissements des autocollants apposés sur le véhicule.

2.6 Vêtements de protection

Avertissement

Risque de blessures Ne pas porter de vêtements de protection ou porter des vêtements de protection abîmés constitue un risque pour la sécurité.

– Porter un équipement de protection (casque, bottes, gants, pantalon et blouson munis de protecteurs) pour tous les trajets. N'utiliser que des vêtements de protection en parfait état et qui correspondent aux directives légales.

Dans votre propre intérêt, KTM recommande vivement de porter un équipement de protection adapté à la conduite du véhicule.

2.7 Règles de travail

Certaines opérations nécessitent des outils spéciaux. Ces outils ne font pas partie intégrante du véhicule, mais peuvent être commandés sous le numéro indiqué entre parenthèses. Ex. : extracteur de roulements (15112017000)
Lors de l'assemblage, ne pas remplacer les pièces réutilisables (par ex. les vis autobloquantes et les écrous, les joints, les bagues d'étanchéité, les joints toriques, les goupilles, les rondelles frein) par de nouvelles pièces.
Dans certains cas, les fixations par vis doivent être complétées d'un frein filet (par ex. **Loctite®**). Les consignes spécifiques du fabricant doivent être respectées.
Nettoyer les pièces devant être réutilisées après démontage, contrôler leur état ou leur usure. Remplacer les pièces usées ou dégradées.
Une fois la réparation ou l'opération de maintenance achevée, veiller à assurer la sécurité de fonctionnement du véhicule.

2.8 Environnement

Un comportement responsable lors de l'utilisation de la moto désamorce d'emblée problèmes et conflits. Afin de garantir la pérennité de la conduite à moto, veiller à rester dans le cadre légal, à faire preuve de respect envers l'environnement et à tenir compte des droits d'autrui.
Lors de la vidange de l'huile usagée ou de toute autre fluide utilisé sur la moto, ainsi que dans le cadre de la mise au rebut des vieux composants, veiller à appliquer la législation et les directives correspondantes en vigueur dans le pays d'utilisation.
En matière de mise à la casse des véhicules anciens, les motos ne tombent pas sous le coup de la directive de l'UE. Il n'y a donc aucune réglementation relative à la mise à la casse d'une moto. Votre concessionnaire agréé KTM est à votre entière disposition.

2.9 Manuel d'utilisation

Veiller impérativement à lire ce manuel d'utilisation avec attention et dans son intégralité avant de prendre la route pour la première fois avec ce véhicule. Le manuel d'utilisation comporte de nombreuses informations et conseils qui faciliteront l'utilisation, le maniement et l'entretien. Il permet d'apprendre comment régler le véhicule pour qu'il réponde au mieux aux besoins de l'utilisateur et comment éviter les blessures.
Conserver le manuel d'utilisation dans un endroit facilement accessible, pour l'avoir à portée de main dès que son utilisation est requise.
Pour de plus amples informations sur le véhicule ou si certains points de ce manuel demandent des éclaircissements, contacter votre concessionnaire KTM agréé.
Le manuel d'utilisation est un élément important faisant partie intégrante du véhicule. Il doit être remis au nouveau propriétaire lors de la vente de ce dernier.

3 CONSIGNES IMPORTANTES

3.1 Garantie constructeur, garantie légale

Les travaux prescrits dans le plan d'entretien doivent être réalisés exclusivement auprès d'un atelier agréé KTM, puis confirmés dans le carnet d'entretien ainsi que sur **KTM dealer.net** afin de conserver le droit à la garantie. La garantie est nulle et non avenue en cas de dommages et conséquences résultant de manipulations et/ou de modifications sur le véhicule.
Pour toute autre information relative à la garantie constructeur ou la garantie légale, y compris la marche à suivre, merci de consulter le carnet d'entretien.

3.2 Matières consommables, produits auxiliaires

Avertissement

Danger pour l'environnement Une manipulation inadéquate du carburant constitue un danger pour l'environnement.

– Le carburant ne doit pas pénétrer dans la nappe phréatique, le sol ou les canalisations.

Utiliser les matières consommables et les produits auxiliaires (par ex. carburants et lubrifiants) conformément aux spécifications indiquées dans le manuel d'utilisation.

3.3 Pièces détachées, accessoires

Pour des raisons de sécurité, utiliser uniquement des pièces détachées et des accessoires autorisés et/ou recommandés par KTM et les faire monter par un atelier agréé KTM. KTM décline toute responsabilité pour les autres produits et les dommages consécutifs à l'utilisation de tels produits.
Dans les descriptifs, certaines pièces détachées et accessoires sont indiqués entre parenthèses. Votre concessionnaire KTM est là pour vous conseiller.

Les **KTM PowerParts** actuellement disponibles pour le véhicule sont présentées sur le site Internet de KTM.
Site Internet KTM international : http://www.ktm.com

3.4 Service

Le respect des travaux de maintenance, d'entretien et de réglage du moteur et de la partie-cycle figurant dans le présent manuel d'utilisation constitue la condition préalable au parfait fonctionnement de la moto et permet d'éviter l'usure précoce. Un réglage incorrect de la partie-cycle risque d'entraîner des dégâts sur cette dernière ou la rupture de composants.
Une utilisation du véhicule dans des conditions extrêmes, telles que dans le sable ou sur un terrain détrempé ou boueux, risque d'entraîner une usure plus importante de composants comme la chaîne, les freins ou les composants de la suspension. De telles conditions imposent un contrôle ou un remplacement des composants avant que l'intervalle d'entretien suivant n'ait été atteint.
Respecter impérativement les temps de rodage ainsi que les intervalles de maintenance. Leur respect prolonge de manière notable la durée de vie de la moto.

3.5 Illustrations

Les figures représentées dans ce manuel illustrent parfois des équipements spéciaux.
Pour une meilleure représentation et compréhension, certains composants peuvent être déposés ou ne sont pas illustrés. Une dépose n'est pas toujours impérative pour le descriptif correspondant. Respecter les indications textuelles.

3.6 Service après-vente

Votre concessionnaire KTM agréé est à votre entière disposition pour toute question relative à votre véhicule et à la société KTM.

La liste des concessionnaires agréés KTM est disponible sur le site web de KTM.
Site Internet KTM international : http://www.ktm.com

4 VUE DU VÉHICULE

4.1 Vue du véhicule avant gauche (représentation par symbole)

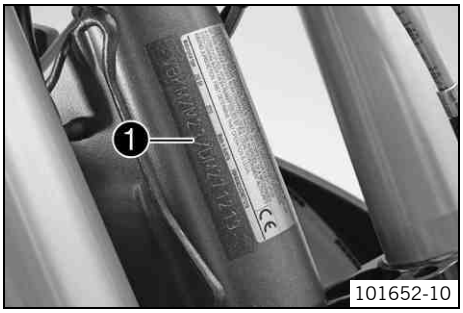
1	Levier de frein à main (☛ p. 13)
2	Bouton de masse (☛ p. 13)
3	Levier d'embrayage (☛ p. 13)
4	Couvercle du boîtier de filtre à air
5	Réglage à la détente de la fourche
6	Robinet d'essence
7	Starter (☛ p. 16)
8	Sélecteur (☛ p. 16)
9	Guide-chaîne

4.2 Vue du véhicule arrière droite (représentation par symbole)

1	Selle
2	Bouchon du réservoir
3	Protège-guidon
4	Poignée des gaz (☛ p. 13)
5	Réglage de la compression de la fourche
6	Réglage de la détente de l'amortisseur
7	Regard pour le liquide de frein à l'arrière
8	Réglage de la compression de l'amortisseur
9	Pédale de frein arrière (☛ p. 17)
10	Kick (☛ p. 17)

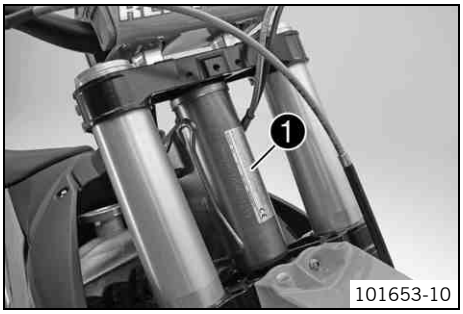
5 NUMÉROS DE SÉRIE

5.1 Numéro de châssis



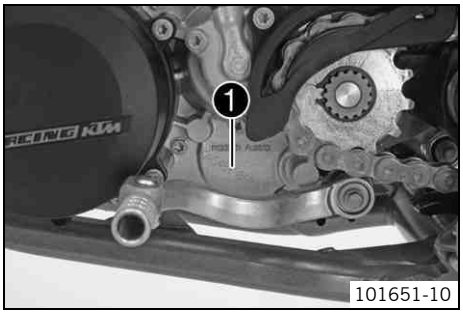
Le numéro de châssis ❶ est gravé sur la tête de direction, à droite.

5.2 Plaque signalétique



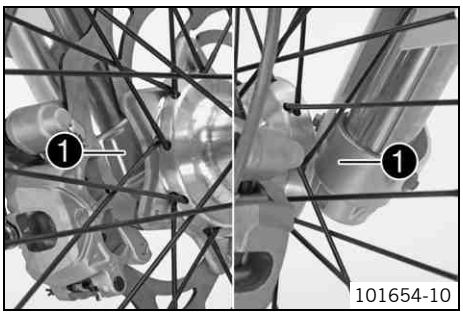
La plaque signalétique ❶ est placée à l'avant de la tête de direction.

5.3 Numéro de moteur



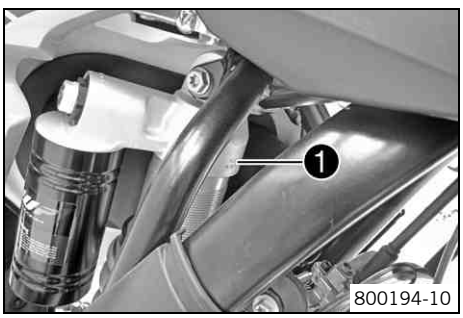
Le numéro de moteur ❶ est frappé à froid sur le coté gauche du moteur, sous le pignon de chaîne.

5.4 Référence de la fourche



La référence de la fourche ❶ est gravée sur la partie interne de la fixation de l'axe de roue avant.

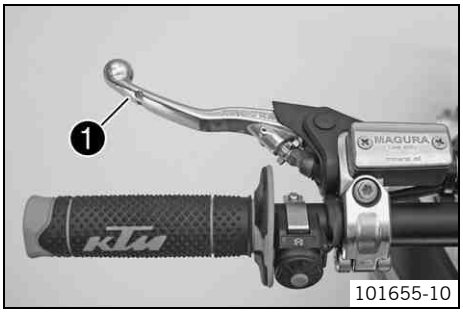
5.5 Référence de l'amortisseur



La référence de l'amortisseur ❶ est estampée sur la partie supérieure de l'amortisseur, au-dessus de l'écrou de réglage, côté moteur.

6 ÉLÉMENTS DE COMMANDE

6.1 Levier d'embrayage



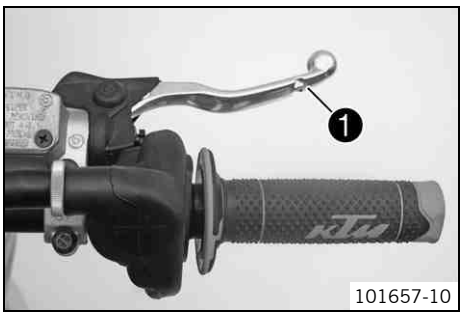
(Tous les modèles 125/150)

Le levier d'embrayage ❶ est situé à gauche du guidon.
L'embrayage à actionnement hydraulique s'ajuste automatiquement.

(Tous les modèles 250/300)

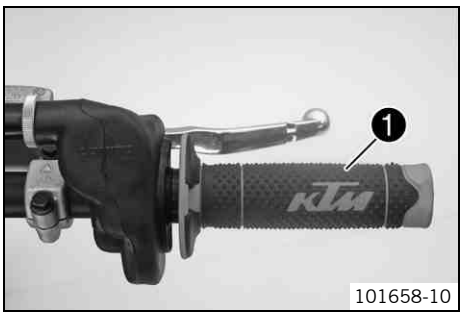
Le levier d'embrayage ❶ est situé à gauche du guidon.
L'embrayage à actionnement hydraulique s'ajuste automatiquement.

6.2 Levier de frein à main



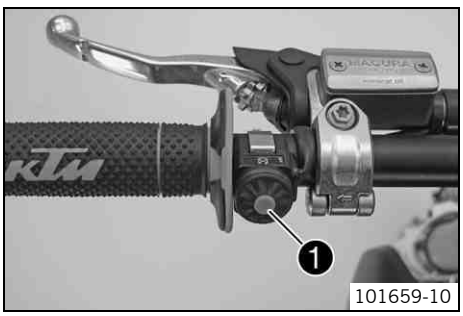
Le levier de frein à main ❶ se trouve sur le côté droit du guidon.
Le levier de frein à main permet d'actionner le frein avant.

6.3 Poignée des gaz



La poignée des gaz ❶ est située à droite du guidon.

6.4 Bouton de masse

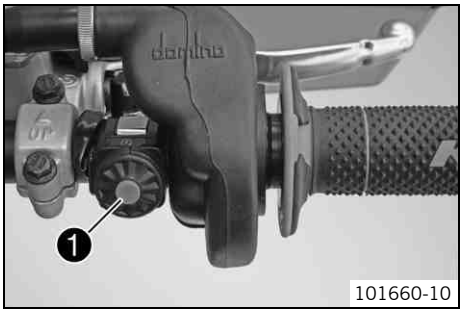


Le bouton de masse ❶ est situé sur le côté gauche du guidon.

États possibles

- Bouton de masse ⊠ en position de base – Dans cette position, le circuit d'allumage est fermé et le moteur peut démarrer.
- Bouton de masse ⊠ enfoncé – Dans cette position, le circuit d'allumage est ouvert, le moteur s'éteint et le moteur à l'arrêt ne démarre pas.

6.5 Bouton de démarrage (250/300 XC)



Le bouton de démarrage ❶ est situé à droite du guidon.

États possibles

- Bouton de démarrage ⚷ en position de base
- Bouton de démarrage ⚷ enfoncé – Dans cette position, le bouton de démarrage est actionné.

6.6 Ouvrir le bouchon du réservoir

Danger

Danger d'incendie Le carburant est facilement inflammable.

– Ne jamais faire le plein du véhicule à proximité de flammes ou de cigarettes allumées et toujours arrêter le moteur. Veiller à ne pas répandre de carburant sur des parties brûlantes du véhicule. Essuyer immédiatement le carburant répandu.

– Le carburant contenu dans le réservoir se dilate sous l'effet de la chaleur et peut déborder lorsque le réservoir est trop rempli. Tenir compte des indications concernant le remplissage du réservoir.

Avertissement

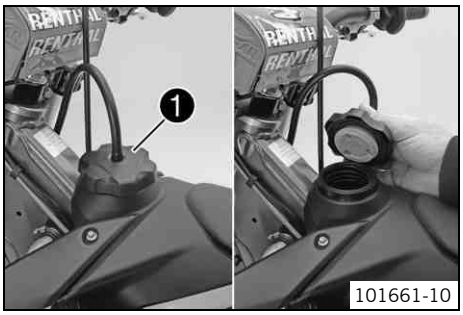
Danger d'intoxication Le carburant est toxique et constitue un danger pour la santé.

– Éviter tout contact de la peau, des yeux ou des vêtements avec le carburant. Ne pas respirer les vapeurs de carburant. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties entrées en contact avec le carburant. En cas d'ingestion de carburant, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements entrés en contact avec du carburant. Stocker le carburant dans les règles de l'art dans un jerrycan approprié et le tenir hors de portée des enfants.

Avertissement

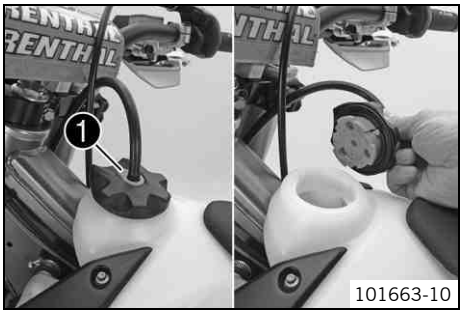
Danger pour l'environnement Une manipulation inadéquate du carburant constitue un danger pour l'environnement.

– Le carburant ne doit pas pénétrer dans la nappe phréatique, le sol ou les canalisations.



(Tous les modèles SX)

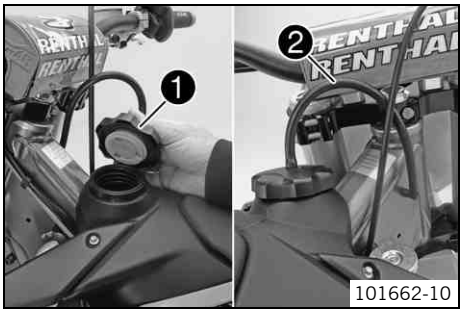
– Tourner le bouchon du réservoir ❶ dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et le retirer par le haut.



(Tous les modèles XC)

– Appuyer sur le bouton de déverrouillage ❶, tourner le bouchon du réservoir dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et retirer vers le haut.

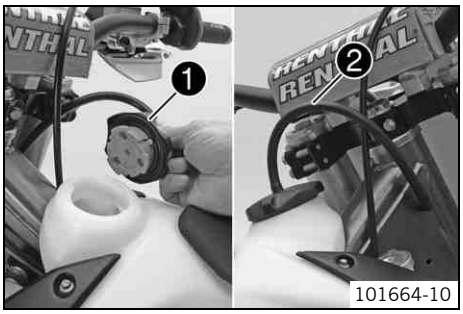
6.7 Fermer le bouchon du réservoir



(Tous les modèles SX)

– Poser le bouchon de réservoir ❶ et le tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'il soit bien fermé.

Info
Poser le tuyau d'aération du réservoir de carburant ❷ sans le plier.

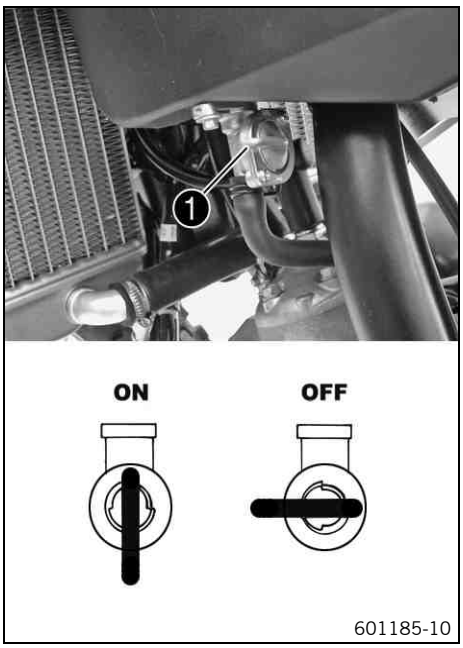


(Tous les modèles XC)

– Placer le bouchon du réservoir ❶ et tourner dans les sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le bouton de déverrouillage s'enclenche.

Info
Poser le tuyau d'aération du réservoir de carburant ❷ sans le plier.

6.8 Robinet d'essence (Tous les modèles SX)

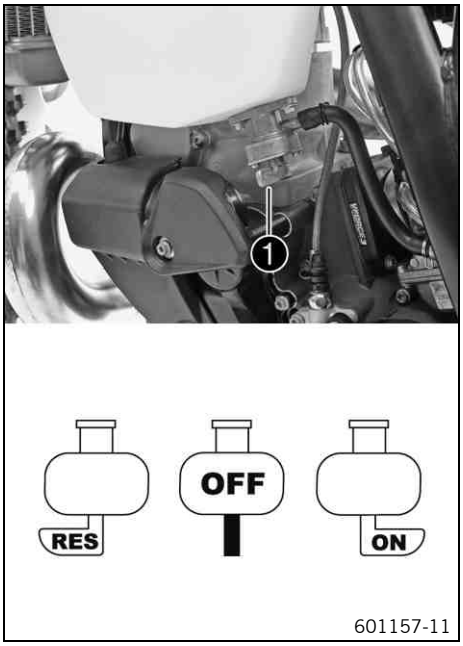


Le robinet d'essence est situé sur le côté gauche du réservoir de carburant.
La poignée ❶ du robinet d'essence permet d'ouvrir ou de fermer l'arrivée d'essence du carburateur.

États possibles

- Alimentation en carburant fermée **OFF** – Aucun carburant ne s'écoule du réservoir de carburant vers le carburateur.
- Alimentation en carburant ouverte **ON** – Le carburant peut s'écouler du réservoir vers le carburateur. Le réservoir de carburant se vide complètement.

6.9 Robinet d'essence (Tous les modèles XC)

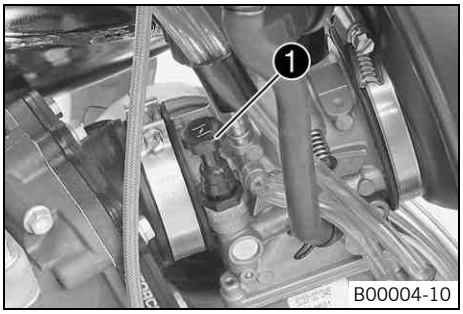


Le robinet d'essence est situé sur le côté gauche du réservoir de carburant.
La poignée ❶ du robinet d'essence permet d'ouvrir ou de fermer l'arrivée d'essence du carburateur.

États possibles

- Alimentation en carburant fermée **OFF** – Aucun carburant ne s'écoule du réservoir de carburant vers le carburateur.
- Alimentation en carburant ouverte **ON** – Le carburant peut s'écouler du réservoir vers le carburateur. Le réservoir de carburant se vide jusqu'à la réserve.
- Alimentation de la réserve en carburant ouverte **RES** – Le carburant peut s'écouler du réservoir vers le carburateur. Le réservoir de carburant se vide complètement.

6.10 Starter



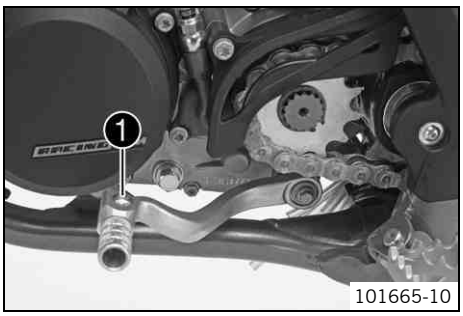
Le starter ❶ se trouve sur le côté gauche du carburateur.
Lorsque la fonction starter est activée, elle ouvre un passage dans le carburateur pour permettre au moteur d'aspirer du carburant supplémentaire. Le mélange air-essence est plus riche et répond ainsi aux exigences du démarrage à froid.

Info
Lorsque le moteur a atteint la température de fonctionnement, désactiver la fonction starter.

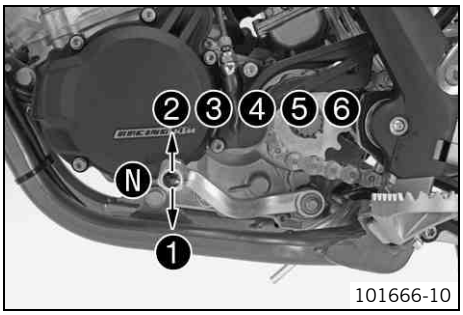
États possibles

- Fonction starter activée – Le starter est tiré vers l'extérieur jusqu'en butée.
- Fonction starter désactivée – Le starter est enfoncé jusqu'en butée.

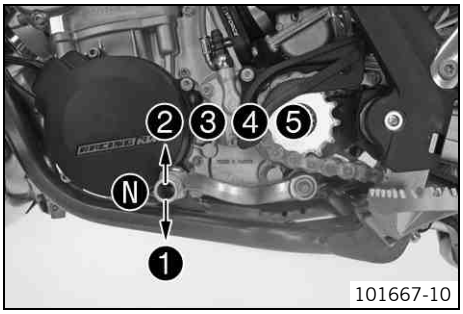
6.11 Sélecteur



Le sélecteur ❶ est installé sur le côté gauche du moteur.



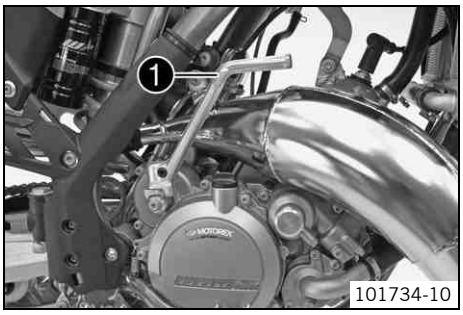
(Tous les modèles 125/150, Tous les modèles XC)
La position des rapports est indiquée sur la figure.
Le point mort, ou position neutre, se situe entre le 1er et le 2e rapport.



(250 SX EU, 250 SX USA)

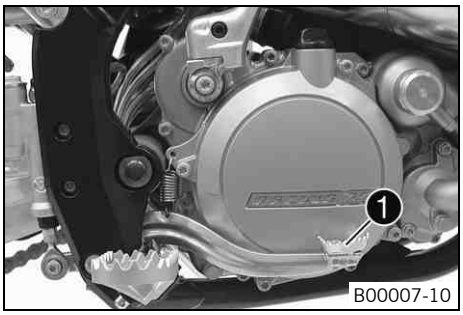
La position des rapports est indiquée sur la figure.
Le point mort, ou position neutre, se situe entre le 1er et le 2e rapport.

6.12 Kick



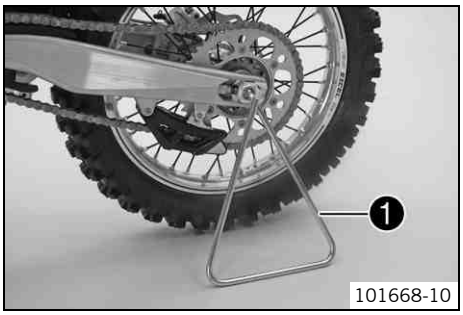
Le kick ❶ est situé à droite du moteur. La partie supérieure pivote.

6.13 Pédale de frein arrière



La pédale de frein arrière ❶ se trouve devant le repose-pied de droite.
La pédale de frein arrière permet d'actionner le frein arrière.

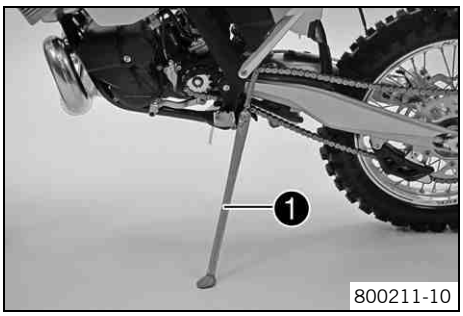
6.14 Béquille Plug-in (Tous les modèles SX)



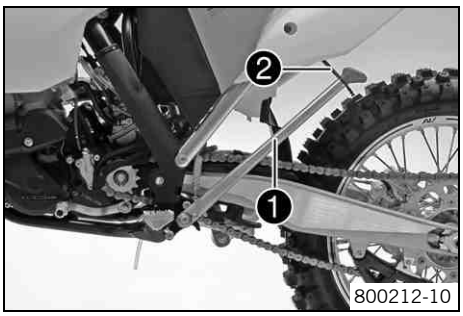
La fixation de la béquille Plug-in ❶ est à gauche de l'axe.
La béquille plug-in permet de reposer la moto.

Info
Avant de démarrer, retirer la béquille Plug-in.

6.15 Béquille latérale (Tous les modèles XC)



La béquille latérale ❶ se trouve du côté gauche de la moto.



La béquille latérale permet de reposer la moto.

Info

La béquille latérale ❶ doit être relevée avant le départ et retenue avec la bande en caoutchouc ❷.

7 MISE EN SERVICE

7.1 Consignes pour la première mise en service

Danger

Risque d'accident Danger en cas d'incapacité à conduire.

– Ne pas mettre le véhicule en marche lorsque vous êtes sous l'emprise de l'alcool, de médicaments ou de drogues ou encore si vous n'êtes pas physiquement ou psychiquement en état de conduire.

Avertissement

Risque de blessures Ne pas porter de vêtements de protection ou porter des vêtements de protection abîmés constitue un risque pour la sécurité.

– Porter un équipement de protection (casque, bottes, gants, pantalon et blouson munis de protecteurs) pour tous les trajets. N'utiliser que des vêtements de protection en parfait état et qui correspondent aux directives légales.

Avertissement

Risque de chute Dégradation du comportement sur route due à une différence de structure de pneu à l'avant et à l'arrière.

– Les roues avant et arrière ne doivent être équipées que de pneus de même profil afin d'éviter toute perte de contrôle du véhicule.

Avertissement

Risque d'accident Comportement sur route critique en raison d'une conduite inadaptée.

– Adapter la vitesse de conduite à l'état de la chaussée et aux capacités de pilotage.

Avertissement

Risque d'accident Risque d'accident dû au transport d'un passager.

– La moto n'a pas été conçue pour transporter un passager. Ne pas transporter de passager.

Avertissement

Risque d'accident Défaillance du système de freinage.

– Lorsque le pied se trouve sur la pédale de frein arrière, les plaquettes de frein frottent sans interruption. Une surchauffe peut entraîner une panne du frein arrière. Enlever le pied de la pédale de frein arrière dès lors que celle-ci n'est pas utilisée.

Avertissement

Risque d'accident Comportement instable.

– Ne pas dépasser le poids total autorisé ni la charge sur axe maximale.

Avertissement

Risque de vol Utilisation par des personnes non autorisées.

– Ne jamais laisser la moto sans surveillance tant que le moteur tourne. Protéger la moto contre tout accès non autorisé.

Info

Noter que l'utilisation de la moto peut gêner d'autres personnes en cas de bruit excessif.

– S'assurer que les travaux de « Contrôle à la livraison du véhicule » ont bien été effectués par un atelier KTM.
  ✓ Le certificat de livraison et le carnet d'entretien sont délivrés à la remise de la moto.
– Avant la première utilisation, lire attentivement et intégralement le manuel d'utilisation.
– Prendre le temps de se familiariser avec les éléments de commande.
– Régler la position de base du levier d'embrayage. (☛ p. 62)
– Régler la position de base du levier de frein à main. (☛ p. 66)
– Régler la position de base de la pédale de frein arrière. 🔧 (☛ p. 70)
– Régler la position de base du sélecteur. 🔧 (☛ p. 91)
– Se familiariser avec la manipulation de la moto sur un terrain approprié.

Info

La moto n'est pas homologuée pour un usage sur la voie publique.
Il est conseillé de pratiquer le sport tout-terrain en compagnie d'une autre personne dans le but de s'entraider en cas de problème.

– En guise de test et pour se familiariser avec la moto, rouler dans un premier temps à vitesse réduite debout sur les repose-pieds.

– Ne pas s'aventurer sur des pistes trop difficiles par rapport aux capacités et expériences personnelles.
– Toujours tenir le guidon à deux mains et laisser les pieds sur les repose-pieds.
– Ne pas transporter de bagages.
– Respecter le poids total roulant autorisé ainsi que les charges maximales autorisées sur les essieux.
  Indications prescrites

Poids total roulant autorisé	335 kg (739 lb.)
Charge maximale admissible sur l'essieu avant	145 kg (320 lb.)
Charge maximale admissible sur l'essieu arrière	190 kg (419 lb.)

– Vérifier la tension des rayons. (☛ p. 77)

Info
La tension des rayons doit être contrôlée au bout d'une demi-heure de fonctionnement.

– Roder le moteur. (☛ p. 20)

7.2 Roder le moteur

– Pendant la phase de rodage, ne pas dépasser la puissance du moteur indiquée.
  Indications prescrites

Puissance moteur maximale	
Au cours des 3 premières heures d'utilisation	< 70 %
Au cours des 5 premières heures d'utilisation	< 100 %

– Éviter de rouler à plein régime !

7.3 Préparer le véhicule pour des conditions d'utilisation difficiles

Info
Une utilisation du véhicule dans des conditions extrêmes, telles que sur les pistes, un circuit/terrain très boueux ou détrempé, risque d'entraîner une usure accrue de composants comme la chaîne, le circuit de freinage ou les composants de la suspension. Dans de telles conditions, un contrôle ou un remplacement des pièces peuvent s'avérer nécessaire avant d'atteindre le prochain intervalle d'entretien.

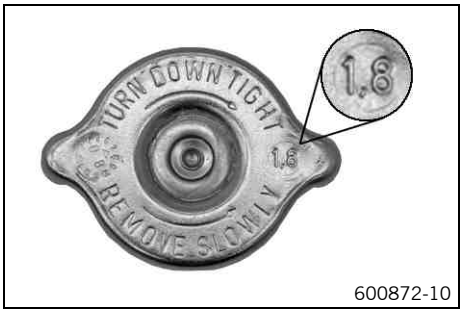
– Calfeutrer le boîtier du filtre à air. 🔧 (☛ p. 53)
– Assurer le couvercle de boîtier de filtre à air. 🔧 (☛ p. 53)
– Nettoyer le filtre à air et le boîtier du filtre à air. 🔧 (☛ p. 52)

Info
Contrôler le filtre à air env. au bout de 30 minutes.

– Renforcer le blocage du caoutchouc de poignée. (☛ p. 62)
– Vérifier les fiches électriques (humidité, corrosion, fixation).
  » En présence d'humidité, de corrosion ou de dommages :
    – Nettoyer, sécher les fiches et les remplacer si nécessaire.

Les conditions d'utilisation difficiles sont les suivantes :
– Trajets sur sable sec. (☛ p. 21)
– Trajets sur sable humide. (☛ p. 21)
– Trajets sur voies humides et boueuses. (☛ p. 22)
– Trajets à température élevée et à faible vitesse. (☛ p. 23)
– Trajets à faibles température extérieure ou en cas de neige. (☛ p. 23)

7.4 Préparations aux trajets sur sable sec



600872-10

– Contrôler le bouchon de radiateur.

Valeur au niveau du bouchon de radiateur	1,8 bar (26 psi)

» Si la valeur mentionnée ne correspond pas à la valeur conseillée :

Avertissement

Danger de brûlure Le liquide de refroidissement est brûlant et maintenu sous pression pendant le fonctionnement de la moto.

– Ne pas ouvrir le radiateur, les durites de radiateur ou tout autre composant du système de refroidissement tant que le moteur est en température. Laisser refroidir le moteur et le système de refroidissement. En cas de brûlure, passer immédiatement les parties ébouillantées sous l'eau tiède.

– Remplacer le bouchon de radiateur.

B00435-01

– Monter la protection contre la poussière sur le filtre à air.

Protection du filtre à air contre la poussière (59006019000)

Info

Suivre les instructions de montage **KTM PowerParts** ci-jointes.

B00436-01

– Monter la protection contre le sable sur le filtre à air.

Protection du filtre à air contre le sable (59006022000)

Info

Suivre les instructions de montage **KTM PowerParts** ci-jointes.

– Adapter les gicleurs du carburateur et leur réglage.

Info

S'adresser à l'atelier KTM agréé pour les préconisations de réglage du carburateur.

600868-01

– Nettoyer la chaîne.

Nettoyant pour chaîne (☛ p. 129)

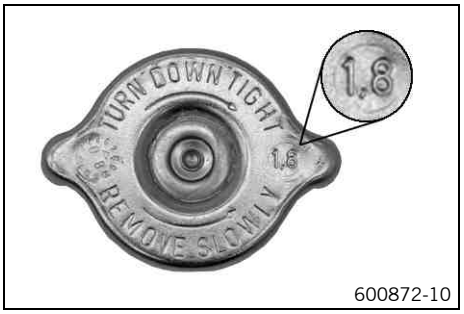
– Monter le pignon de chaîne d'acier.

Conseil

Ne pas graisser la chaîne.

– Nettoyer le radiateur.
– Redresser avec précaution les ailettes du radiateur tordues.
– En cas de conduite régulière sur sable, remplacer les pistons toutes les 10 heures d'utilisation.

7.5 Préparations aux trajets sur sable humide



600872-10

– Contrôler le bouchon de radiateur.

Valeur au niveau du bouchon de radiateur	1,8 bar (26 psi)

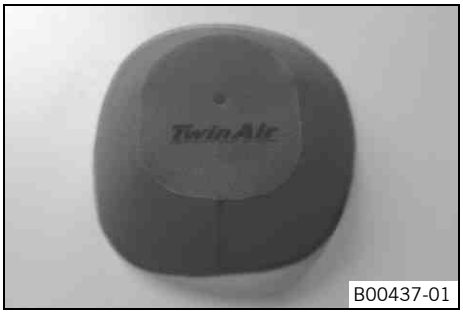
» Si la valeur indiquée ne correspond pas à la valeur conseillée :

Avertissement

Danger de brûlure Le liquide de refroidissement est brûlant et maintenu sous pression pendant le fonctionnement de la moto.

– Ne pas ouvrir le radiateur, les durites de radiateur ou tout autre composant du système de refroidissement tant que le moteur est en température. Laisser refroidir le moteur et le système de refroidissement. En cas de brûlure, passer immédiatement les parties ébouillantées sous l'eau tiède.

– Remplacer le bouchon de radiateur.



– Monter la protection contre l'eau sur le filtre à air.

Protection du filtre à air contre l'eau (59006021000)

Info

Suivre les instructions de montage **KTM PowerParts** ci-jointes.

– Adapter les gicleurs du carburateur et leur réglage.

Info

S'adresser à l'atelier KTM agréé pour les préconisations de réglage du carburateur.

– Nettoyer la chaîne.

Nettoyant pour chaîne (☛ p. 129)

– Monter le pignon de chaîne d'acier.

Conseil

Ne pas graisser la chaîne.

– Nettoyer le radiateur.
– Redresser avec précaution les ailettes du radiateur tordues.
– En cas de conduite régulière sur sable, remplacer les pistons toutes les 10 heures d'utilisation.

7.6 Préparations aux trajets sur voies humides et boueuses

– Monter la protection contre l'eau sur le filtre à air.

Protection du filtre à air contre l'eau (59006021000)

Info

Suivre les instructions de montage **KTM PowerParts** ci-jointes.

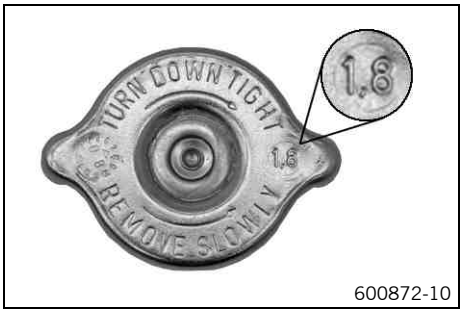
– Adapter les gicleurs du carburateur et leur réglage.

Info

S'adresser à l'atelier KTM agréé pour les préconisations de réglage du carburateur.

– Monter le pignon de chaîne d'acier.
– Nettoyer la moto. (☛ p. 97)
– Redresser avec précaution les ailettes du radiateur tordues.

7.7 Préparations aux trajets à température élevée et à faible vitesse



600872-10

– Contrôler le bouchon de radiateur.

Valeur au niveau du bouchon de radiateur	1,8 bar (26 psi)

» Si la valeur indiquée ne correspond pas à la valeur conseillée :

Avertissement

Danger de brûlure Le liquide de refroidissement est brûlant et maintenu sous pression pendant le fonctionnement de la moto.

– Ne pas ouvrir le radiateur, les durites de radiateur ou tout autre composant du système de refroidissement tant que le moteur est en température. Laisser refroidir le moteur et le système de refroidissement. En cas de brûlure, passer immédiatement les parties ébouillantées sous l'eau tiède.

– Remplacer le bouchon de radiateur.

600868-01

– Adapter la démultiplication secondaire au trajet.

Info

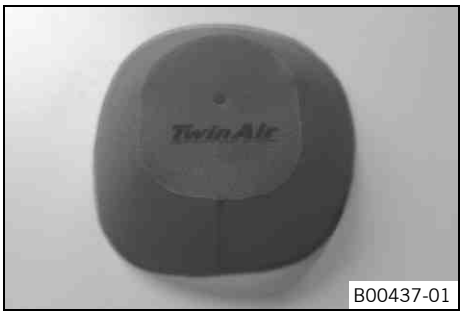
L'huile moteur devient rapidement brûlante lorsque l'embrayage est manipulé fréquemment en raison d'une démultiplication secondaire trop longue.

– Nettoyer la chaîne.

Nettoyant pour chaîne (☛ p. 129)

– Nettoyer le radiateur.
– Redresser avec précaution les ailettes du radiateur tordues.
– Contrôler le niveau de liquide de refroidissement. (☛ p. 84)

7.8 Préparations aux trajets à faible température extérieure ou en cas de neige



B00437-01

– Monter la protection contre l'eau sur le filtre à air.

Protection du filtre à air contre l'eau (59006021000)

Info

Suivre les instructions de montage **KTM PowerParts** ci-jointes.

– Modifier les buses du carburateur et leur réglage.

Info

S'adresser à l'atelier KTM agréé pour les préconisations de réglage du carburateur.

8 CONSEILS D'UTILISATION

8.1 Opération de contrôle et d'entretien avant chaque mise en service

Info
Contrôler l'état du véhicule et la sécurité de fonctionnement avant chaque trajet.
Pour fonctionner, le véhicule doit être en parfait état technique.

- Contrôler le niveau d'huile de boîte. (☛ p. 93)
- Contrôler le niveau de liquide de frein à l'avant. (☛ p. 67)
- Contrôler le niveau de liquide de frein à l'arrière. (☛ p. 71)
- Contrôler les plaquettes de frein avant. (☛ p. 68)
- Vérifier les plaquettes de frein arrière. (☛ p. 72)
- Vérifier que le système de frein fonctionne correctement.
- Contrôler le niveau de liquide de refroidissement. (☛ p. 84)
- Vérifier l'état d'encrassement de la chaîne. (☛ p. 56)
- Inspecter la chaîne, la couronne, le pignon et le guide-chaîne. (☛ p. 58)
- Contrôler la tension de chaîne. (☛ p. 57)
- Contrôler l'état des pneus. (☛ p. 76)
- Contrôler la pression de l'air des pneus. (☛ p. 77)
- Vérifier la tension des rayons. (☛ p. 77)
- Nettoyer les cache-poussière des bras de fourche. (☛ p. 42)
- Purger les bras de fourche. (☛ p. 42)
- Contrôler le filtre à air.
- Contrôler le réglage et la souplesse de fonctionnement de tous les organes de commande.
- Vérifier régulièrement que toutes les vis, tous les écrous et tous les colliers sont bien serrés.
- Contrôler la quantité de carburant restant dans le réservoir.

8.2 Démarrage

Danger
Danger d'intoxication Les gaz d'échappement sont toxiques et peuvent faire perdre conscience, ou même entraîner la mort.

- Ne laisser tourner le moteur qu'en milieu bien aéré, ne pas démarrer ni laisser le moteur fonctionner en milieu fermé sans système d'aération.

Remarque
Dommages sur le moteur Lorsque le moteur est froid, les régimes élevés ont une influence négative sur la longévité des composants.

- Toujours réchauffer le moteur à bas régime.

Info
Les démarrages difficiles peuvent être dus à du carburant usagé resté dans la cuve à niveau constant. Les composants très inflammables des carburants se volatilisent en cas de non-utilisation prolongée de la machine.
Si la cuve est remplie de carburant inflammable frais, le moteur démarrera aussitôt.

Arrêt de la moto pendant plus d'1 semaine

- Vidanger la cuve à niveau constant du carburateur. 🔧 (☛ p. 89)

(Tous les modèles SX)

- Tourner le robinet d'essence ❶ en position **ON**. (Figure 601185-10☛ p. 15)
  - ✓ Le carburant peut s'écouler du réservoir vers le carburateur.

(Tous les modèles XC)

- Tourner le robinet d'essence ❶ en position **ON**. (Figure 601157-11☛ p. 16)
  - ✓ Le carburant peut s'écouler du réservoir vers le carburateur.
- Descendre la moto de la béquille.
- Mettre la boîte de vitesses au point mort.

Moteur froid

- Tirer le starter vers l'extérieur jusqu'en butée.

(150 XC, tous les modèles SX)

– Kicker avec force sur toute la course du kick.

Info
Ne pas accélérer.

(250/300 XC)

– Appuyer sur le bouton de démarrage ou kicker avec force sur toute la course du kick.

Info
Ne pas accélérer.

8.3 Démarrer

Info
Avant de démarrer, la béquille Plug-in doit être retirée.
La béquille latérale doit être relevée avant le départ et retenue avec la bande en caoutchouc.

– Tirer le levier d'embrayage, passer la première vitesse, relâcher lentement le levier d'embrayage en accélérant prudemment.

8.4 Passer les vitesses, conduire

Avertissement
Risque d'accident Rétrograder lorsque le moteur tourne à haut régime conduit au blocage de la roue arrière.

– Ne pas rétrograder lorsque le moteur tourne à haut régime. Le moteur s'emballe et la roue arrière peut se bloquer.

Info
En cas de bruits anormaux pendant la conduite, il convient de s'arrêter immédiatement, d'éteindre le moteur et de contacter un atelier KTM.
Le premier rapport sert au démarrage ou à gravir les côtes.

– Lorsque les circonstances le permettent (côte, circulation, etc.), passer le rapport supérieur. Pour cela, couper les gaz et tirer sur la poignée d'embrayage, passer la vitesse suivante, relâcher l'embrayage et accélérer.
– Si la fonction starter a été activée, la désactiver dès que le moteur est chaud.
– Une fois la vitesse maximale atteinte quand la poignée des gaz est tournée à fond, ramener celle-ci sur une accélération réduite à ¾. La vitesse diminue à peine, mais la consommation de carburant baisse considérablement.
– Ne pas donner plus de gaz que le moteur ne peut en avaler dans l'instant ; faire tourner trop brusquement la poignée des gaz fait augmenter la consommation.
– Pour rétrograder, ralentir la moto tout en coupant les gaz.
– Tirer sur la poignée d'embrayage, engager le rapport inférieur, relâcher doucement la poignée d'embrayage et redonner les gaz ou descendre un nouveau rapport.
– Arrêter le moteur si la moto doit fonctionner à vide ou à départ arrêté pendant une période plus ou moins longue.

Indications prescrites

≥ 2 min

– Éviter de faire patiner l'embrayage trop longtemps et trop souvent. Le cas échéant, l'huile moteur chauffe et entraîne le réchauffement du moteur et du circuit de refroidissement.
– Rouler à faible régime plutôt qu'à haut régime en faisant patiner l'embrayage.

8.5 Freiner

Avertissement
Risque d'accident Un freinage trop fort entraîne le blocage des roues.

– Il convient d'adapter son freinage à la situation et au revêtement de la route.

Avertissement
Risque d'accident Freinage réduit lorsque le point de pression est incertain.

– Contrôler le système de frein, ne pas poursuivre le trajet. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

Avertissement
Risque d'accident Freinage réduit en raison d'un système de frein mouillé ou encrassé.

– Freiner avec précaution pour sécher ou éliminer la crasse du système de frein.

– Sur sol sableux, humide de pluie ou glissant, utiliser en priorité le frein de la roue arrière.
– Le processus de freinage doit toujours se faire avant d'entrer dans un virage. Il faut au préalable rétrograder dans un rapport inférieur, en fonction de la vitesse.
– Sur de longues distances en pente descendantes, utiliser le frein moteur. À cet effet, rétrograder d'un ou deux rapports, sans pour autant emballer le moteur. Le freinage est ainsi réduit au maximum et le circuit de freinage est prémuni de toute surchauffe.

8.6 Arrêter et béquiller

Avertissement
Risque de vol Utilisation par des personnes non autorisées.

– Ne jamais laisser la moto sans surveillance tant que le moteur tourne. Protéger la moto contre tout accès non autorisé.

Avertissement
Risque de brûlures Certaines pièces du véhicule deviennent brûlantes pendant la conduite du véhicule.

– Ne pas venir en contact avec les pièces chaudes, telles que l'échappement, le radiateur, le moteur, l'amortisseur et le système de frein. Avant de commencer à travailler sur ces pièces, les laisser refroidir.

Remarque
Danger d'endommagement Le véhicule en stationnement est susceptible de rouler accidentellement ou tomber.

– Toujours stationner le véhicule sur un sol plan et ferme.

Remarque
Risque d'incendie Pendant le fonctionnement, certaines parties du véhicule deviennent brûlantes.

– Ne pas stationner le véhicule à proximité de matériaux facilement inflammables ou combustibles. Ne poser aucun objet sur le véhicule lorsqu'il est chaud. Toujours attendre que le véhicule ait refroidi.

Remarque
Détérioration du matériel Dommage et destruction de composants dus à une charge trop importante.

– La béquille latérale n'est conçue que pour le poids de la moto. Ne pas s'asseoir sur la moto lorsqu'elle repose sur la béquille. La béquille latérale ou le cadre risque d'être endommagé et la moto risque de se renverser.

– Ralentir la moto.
– Mettre la boîte de vitesses au point mort.
– Appuyer sur le bouton de masse ⊠ pendant que le moteur est au ralenti jusqu'à l'arrêt complet de celui-ci.

(Tous les modèles SX)
– Tourner le robinet d'essence ❶ en position **OFF**. (Figure 601185-10☛ p. 15)

(Tous les modèles XC)
– Tourner le robinet d'essence ❶ en position **OFF**. (Figure 601157-11☛ p. 16)

– Stationner le véhicule sur la béquille latérale.

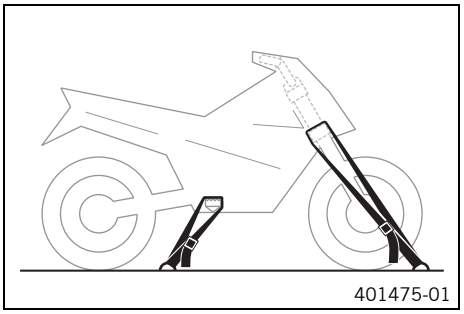
8.7 Transport

Remarque
Danger d'endommagement Le véhicule en stationnement est susceptible de rouler accidentellement ou tomber.

– Toujours stationner le véhicule sur un sol plan et ferme.

Remarque
Risque d'incendie Pendant le fonctionnement, certaines parties du véhicule deviennent brûlantes.

– Ne pas stationner le véhicule à proximité de matériaux facilement inflammables ou combustibles. Ne poser aucun objet sur le véhicule lorsqu'il est chaud. Toujours attendre que le véhicule ait refroidi.


401475-01

– Arrêter le moteur.
– Bloquer la moto avec des tendeurs ou d'autres dispositifs de fixation adaptés pour l'empêcher de tomber ou de rouler accidentellement.

8.8 Faire le plein de carburant

Danger

Danger d'incendie Le carburant est facilement inflammable.

– Ne jamais faire le plein du véhicule à proximité de flammes ou de cigarettes allumées et toujours arrêter le moteur. Veiller à ne pas répandre de carburant sur des parties brûlantes du véhicule. Essuyer immédiatement le carburant répandu.
– Le carburant contenu dans le réservoir se dilate sous l'effet de la chaleur et peut déborder lorsque le réservoir est trop rempli. Tenir compte des indications concernant le remplissage du réservoir.

Avertissement

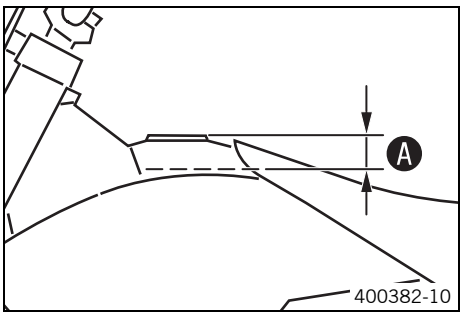
Danger d'intoxication Le carburant est toxique et constitue un danger pour la santé.

– Éviter tout contact de la peau, des yeux ou des vêtements avec le carburant. Ne pas respirer les vapeurs de carburant. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties entrées en contact avec le carburant. En cas d'ingestion de carburant, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements entrés en contact avec du carburant.

Avertissement

Danger pour l'environnement Une manipulation inadéquate du carburant constitue un danger pour l'environnement.

– Le carburant ne doit pas pénétrer dans la nappe phréatique, le sol ou les canalisations.



– Arrêter le moteur.
– Ouvrir le bouchon du réservoir. (☛ p. 14)
– Remplir le réservoir de carburant au maximum jusqu'au repère Ⓐ.

Indications prescrites

Repère Ⓐ		35 mm (1,38 in)
Capacité totale du réservoir à carburant env.	7,5 l (1,98 US gal)	Carburant Super sans plomb (octane 98) mélangé avec de l'huile moteur 2 temps (1:40) (☛ p. 126) (125/150 SX)
		Carburant Super sans plomb (octane 95) mélangé avec de l'huile moteur 2 temps (1:60) (☛ p. 126) (250 SX EU, 250 SX USA)
Capacité totale du réservoir à carburant env.	10 l (2,6 US gal)	Carburant Super sans plomb (octane 95) mélangé avec de l'huile moteur 2 temps (1:40) (☛ p. 126) (150 XC USA)
		Carburant Super sans plomb (octane 95) mélangé avec de l'huile moteur 2 temps (1:60) (☛ p. 126) (250/300 XC)

Huile moteur 2 temps (☛ p. 127)

– Fermer le bouchon du réservoir. (☛ p. 15)

9 PLAN D'ENTRETIEN

9.1 Tous les modèles SX

9.1.1 Plan d'entretien

	S10A	S20A	S30A
Vidanger l'huile de boîte de vitesses. 🔧 (125/150 SX)	•	•	•
Vidanger l'huile de boîte de vitesses. 🔧 (250 SX EU, 250 SX USA)		•	
Contrôler les plaquettes de frein avant. (☛ p. 68)	•	•	•
Vérifier les plaquettes de frein arrière. (☛ p. 72)	•	•	•
Contrôler les disques de frein. (☛ p. 66)	•	•	•
Vérifier que les durites de frein ne sont pas endommagées et qu'elles ne fuient pas.	•	•	•
Contrôler le niveau de liquide de frein à l'arrière. (☛ p. 71)	•	•	•
Remplacer les coupelles de joint du cylindre de frein à pied. 🔧		•	
Vérifier la course libre de la pédale de frein arrière. (☛ p. 70)	•	•	•
Vérifier le cadre et le bras oscillant. 🔧	•	•	•
Vérifier les roulements du bras oscillant. 🔧		•	
Contrôler l'articulation de l'amortisseur. 🔧	•	•	•
Exécuter la petite maintenance de la fourche. 🔧	•	•	•
Exécuter la maintenance majeure de la fourche. 🔧			•
Contrôler l'état des pneus. (☛ p. 76)	•	•	•
Contrôler la pression de l'air des pneus. (☛ p. 77)	•	•	•
Vérifier que les axes des roues n'ont pas de jeu. 🔧	•	•	•
Contrôler les moyeux de roue. 🔧	•	•	•
Vérifier que les jantes ne sont pas voilées. 🔧	•	•	•
Vérifier la tension des rayons. (☛ p. 77)	•	•	•
Inspecter la chaîne, la couronne, le pignon et le guide-chaîne. (☛ p. 58)	•	•	•
Contrôler la tension de chaîne. (☛ p. 57)	•	•	•
Graisser et vérifier la liberté de mouvement de toutes les pièces mobiles (par ex. levier manuel, chaîne, ...). 🔧	•	•	•
Contrôler/rectifier le niveau de liquide de l'embrayage hydraulique. (☛ p. 63)	•	•	•
Contrôler le niveau de liquide de frein à l'avant. (☛ p. 67)	•	•	•
Vérifier la course libre du levier de frein à main. (☛ p. 66)	•	•	•
Contrôler le jeu du palier de la tête de direction. (☛ p. 47)	•	•	•
Remplacer les pistons et contrôler les cylindres. 🔧		•	
Remplacer les pistons et contrôler les cylindres. (en conditions de conduite difficiles) 🔧	•	•	•
Remplacer la bougie et la cosse de bougie d'allumage. 🔧 (125/150 SX)	•	•	•
Remplacer la bougie et la cosse de bougie d'allumage. 🔧 (250 SX EU, 250 SX USA)		•	
Vérifier la pipe d'admission. 🔧	•	•	•
Vérifier le fonctionnement et la souplesse de la valve d'échappement. 🔧		•	
Contrôler l'embrayage. 🔧	•	•	•
Inspecter tous les flexibles (par ex. flexibles de carburant, de liquide de refroidissement, de purge, de vidange, ...) et les cache-poussières à la recherche de fissures ou de défauts d'étanchéité, et vérifier leur montage correct. 🔧	•	•	•
Contrôler l'antigel et le niveau de liquide de refroidissement. (☛ p. 84)	•	•	•
Vérifier que les câbles ne sont pas endommagés et qu'ils ne sont pas pliés. 🔧	•	•	•
Vérifier que les câbles d'accélérateur ne sont pas endommagés, qu'ils ne sont pas pliés et qu'ils sont bien réglés.	•	•	•
Nettoyer le filtre à air et le boîtier du filtre à air. 🔧 (☛ p. 52)	•	•	•
Remplacer la laine de roche du silencieux arrière. 🔧 (☛ p. 54)		•	
Vérifier le serrage des vis et écrous. 🔧	•	•	•
Vérifier le ralenti. 🔧	•	•	•
Contrôle final : vérifier la sécurité de fonctionnement et exécuter une marche d'essai.	•	•	•
Reporter les opérations de maintenance sur la plateforme **KTM DEALER.NET** et dans le carnet d'entretien. 🔧	•	•	•

9 PLAN D'ENTRETIEN

S10A : toutes les 10 heures d'utilisation - correspond à env. 70 litres de carburant (18,5 US gal) / après chaque compétition
S20A : toutes les 20 heures d'utilisation - correspond à env. 140 litres de carburant (37 US gal)
S30A : toutes les 30 heures d'utilisation - correspond à env. 210 litres de carburant (55,5 US gal)

9.1.2 Travaux d'entretien (en sus)

	S20N	S40A	J1A
Vidanger le liquide de frein avant. 🔧			•
Vidanger le liquide de frein arrière. 🔧			•
Vidanger le liquide de l'embrayage hydraulique. 🔧 (☛ p. 64)			•
Graisser le palier de la tête de direction. 🔧 (☛ p. 48)			•
Contrôler/régler les composants du carburateur. 🔧		•	•
Exécuter l'entretien de l'amortisseur. 🔧	•	•	
Remplacer la bielle, les paliers de bielle et les manetons. 🔧		•	
Contrôler la boîte de vitesses et l'engagement des rapports. 🔧		•	
Remplacer tous les paliers du moteur. 🔧		•	

S20N : une fois après 20 heures d'utilisation - correspond à env. 140 litres de carburant (37 US gal)
S40A : toutes les 40 heures d'utilisation - correspond à env. 280 litres de carburant (74 US gal)
J1A : tous les ans

9.2 Tous les modèles XC

9.2.1 Plan d'entretien

	S20A	S40A
Contrôler et charger la batterie. 🔧 (250/300 XC)	•	•
Vidanger l'huile de boîte de vitesses. 🔧	•	•
Contrôler les plaquettes de frein avant. (☛ p. 68)	•	•
Vérifier les plaquettes de frein arrière. (☛ p. 72)	•	•
Contrôler les disques de frein. (☛ p. 66)	•	•
Vérifier que les durites de frein ne sont pas endommagées et qu'elles ne fuient pas.	•	•
Contrôler le niveau de liquide de frein à l'arrière. (☛ p. 71)	•	•
Vérifier la course libre de la pédale de frein arrière. (☛ p. 70)	•	•
Vérifier le cadre et le bras oscillant. 🔧	•	•
Vérifier les roulements du bras oscillant. 🔧		•
Contrôler l'articulation de l'amortisseur. 🔧	•	•
Exécuter la petite maintenance de la fourche. 🔧	•	•
Contrôler l'état des pneus. (☛ p. 76)	•	•
Contrôler la pression de l'air des pneus. (☛ p. 77)	•	•
Vérifier que les axes des roues n'ont pas de jeu. 🔧	•	•
Contrôler les moyeux de roue. 🔧	•	•
Vérifier que les jantes ne sont pas voilées. 🔧	•	•
Vérifier la tension des rayons. (☛ p. 77)	•	•
Inspecter la chaîne, la couronne, le pignon et le guide-chaîne. (☛ p. 58)	•	•
Contrôler la tension de chaîne. (☛ p. 57)	•	•
Graisser et vérifier la liberté de mouvement de toutes les pièces mobiles (par ex levier, chaîne, ...). 🔧	•	•
Contrôler/rectifier le niveau de liquide de l'embrayage hydraulique. (☛ p. 63)	•	•
Contrôler le niveau de liquide de frein à l'avant. (☛ p. 67)	•	•
Vérifier la course libre du levier de frein à main. (☛ p. 66)	•	•
Contrôler le jeu du palier de la tête de direction. (☛ p. 47)	•	•
Remplacer la bougie et la cosse de bougie d'allumage. 🔧	•	•
Vérifier la pipe d'admission. 🔧	•	•
Vérifier le fonctionnement et la souplesse de la valve d'échappement. 🔧		•
Contrôler l'embrayage. 🔧		•

	S20A	S40A
Inspecter tous les flexibles (par ex. flexibles de carburant, de liquide de refroidissement, de purge, de vidange, ...) et les cache-poussière, à la recherche de fissures ou de défauts d'étanchéité, et vérifier leur montage correct. 🔧	•	•
Contrôler l'antigel et le niveau de liquide de refroidissement. (☛ p. 84)	•	•
Vérifier que les câbles ne sont pas endommagés et qu'ils ne sont pas pliés. 🔧	•	•
Vérifier que les câbles d'accélérateur ne sont pas endommagés, qu'ils ne sont pas pliés et qu'ils sont bien réglés.	•	•
Nettoyer le filtre à air et le boîtier du filtre à air. 🔧 (☛ p. 52)	•	•
Remplacer la laine de roche du silencieux arrière. 🔧 (☛ p. 54)	•	•
Vérifier le serrage des vis et écrous. 🔧	•	•
Vérifier le ralenti. 🔧	•	•
Contrôle final : vérifier la sécurité de fonctionnement et exécuter une marche d'essai.	•	•
Reporter les opérations de maintenance sur la plateforme **KTM DEALER.NET** et dans le carnet d'entretien. 🔧	•	•

S20A : toutes les 20 heures d'utilisation - correspond à env. 140 litres de carburant (37 US gal)
S40A : toutes les 40 heures d'utilisation - correspond à env. 280 litres de carburant (74 US gal) / après chaque compétition

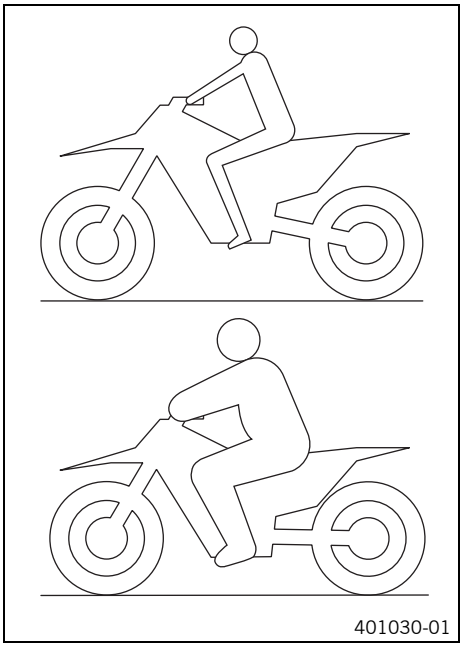
9.2.2 Travaux d'entretien (en sus)

	S40A	S80A	J1A
Vidanger le liquide de frein avant. 🔧			•
Vidanger le liquide de frein arrière. 🔧			•
Vidanger le liquide de l'embrayage hydraulique. 🔧 (☛ p. 64)			•
Graisser le palier de la tête de direction. 🔧 (☛ p. 48)			•
Contrôler/régler les composants du carburateur. 🔧		•	•
Exécuter la maintenance majeure de la fourche. 🔧	•	•	
Exécuter l'entretien de l'amortisseur. 🔧	•	•	
Contrôler le moteur de démarreur. 🔧 (250/300 XC)	•	•	
Remplacer les pistons et contrôler les cylindres. 🔧 (150 XC USA)	•	•	
Remplacer la bielle, les paliers de bielle et les manetons. 🔧		•	
Contrôler la boîte de vitesses et l'engagement des rapports. 🔧		•	
Remplacer tous les paliers du moteur. 🔧		•	

S40A : toutes les 40 heures d'utilisation - correspond à env. 280 litres de carburant (74 US gal)
S80A : toutes les 80 heures d'utilisation - correspond à env. 560 litres de carburant (148 US gal) / toutes les 40 heures d'utilisation en cas d'utilisation sportive - correspond à env. 280 litres de carburant (74 US gal)
J1A : tous les ans

10.1 Contrôler le réglage de base de la partie-cycle en fonction du poids du pilote

Info
Lors du réglage de base de la partie-cycle, d'abord régler l'amortisseur et ensuite la fourche.



– Pour obtenir un comportement optimal de la machine et pour ne pas endommager la fourche, l'amortisseur, le bras oscillant, le cadre, adapter le réglage de base des éléments de suspension au poids du pilote.
– À la livraison, les motos KTM tout-terrain sont prévues pour un poids conducteur standard (y compris l'équipement de protection au complet).

Indications prescrites

Poids standard du conducteur	75... 85 kg (165... 187 lb.)

– Si le poids du pilote n'est pas compris dans ces limites, il convient de modifier le réglage de base des suspensions en conséquence.
– Une petite différence de poids peut être compensée par un réglage de la précontrainte des ressorts ; une différence plus importante exige la mise en place de ressorts correspondants.

10.2 Amortissement en compression de l'amortisseur

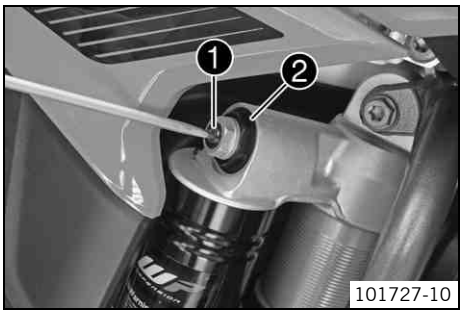
L'amortissement en compression de l'amortisseur est divisé en deux plages, la Grande Vitesse et la Petite Vitesse.
La Grande et Petite Vitesse sont des paramètres qui se réfèrent au mouvement de l'amortisseur de la roue arrière et non à l'allure de la moto.
Le réglage de la Grande Vitesse se fait sentir par ex. à l'atterrissage suite à un saut, où le mouvement de l'amortisseur de la roue arrière est rapide.
Le réglage de la Petite Vitesse se fait sentir par ex. pendant la conduite sur une longue section de dos d'âne, le mouvement de l'amortisseur de la roue arrière est lent.
Ces deux paramètres sont réglables indépendamment l'un de l'autre, même si la transition entre la Grande et la Petite Vitesse reste fluide. C'est pourquoi les modifications des réglages dans la plage Petite Vitesse de compression de la fourche agissent également sur la plage Grande Vitesse et inversement.

10.3 Régler l'amortissement en compression Petite Vitesse de l'amortisseur

Attention
Risque d'accident Le démontage des pièces sous pression peut être à l'origine de blessures.

– L'amortisseur est rempli d'azote haute densité. Suivre les instructions. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

Info
Le réglage Petite Vitesse démontre son efficacité en cas d'amortissements lents à normaux.



– Visser la vis de réglage ❶ dans le sens des aiguilles d'une montre, avec un tournevis, jusqu'à ce qu'au dernier cran perceptible.

Info
Ne pas desserrer l'écrou ❷ !

– Tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre du nombre de tours en fonction du type de réglage.

Indications prescrites

Amortissement en compression Petite Vitesse (125 SX EU, 150 SX EU)	
Confort	17 clics
Standard	15 clics
Sport	13 clics
Amortissement en compression Petite Vitesse (125 SX USA, 150 SX USA)	
Confort	17 clics
Standard	15 clics
Sport	13 clics
Amortissement en compression Petite Vitesse (250 SX EU)	
Confort	17 clics
Standard	15 clics
Sport	13 clics
Amortissement en compression Petite Vitesse (250 SX USA)	
Confort	17 clics
Standard	15 clics
Sport	13 clics
Amortissement en compression Petite Vitesse (150 XC USA)	
Confort	17 clics
Standard	15 clics
Sport	13 clics
Amortissement en compression Petite Vitesse (250/300 XC)	
Confort	17 clics
Standard	15 clics
Sport	13 clics

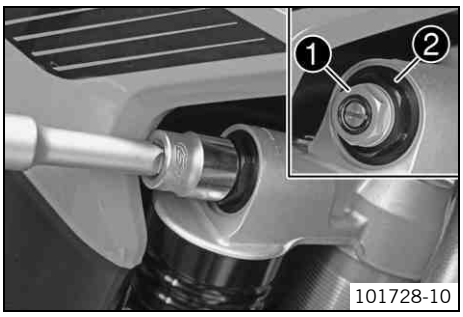
Info
La rotation dans le sens des aiguilles d'une montre augmente l'amortissement, la rotation dans le sens inverse le réduit.

10.4 Régler l'amortissement en compression Grande Vitesse de l'amortisseur

Attention
Risque d'accident Le démontage des pièces sous pression peut être à l'origine de blessures.

– L'amortisseur est rempli d'azote haute densité. Suivre les instructions. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

Info
Le réglage Grande Vitesse démontre son efficacité lors des amortissements rapides.



– Tourner la vis de réglage ❶ au moyen d'une clé à douille jusqu'en butée, dans le sens des aiguilles d'une montre.

Info
Ne pas desserrer l'écrou ❷ !

– Tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre du nombre de tours correspondant au type de réglage.

Indications prescrites

Amortissement en compression Grande Vitesse (125 SX EU, 150 SX EU)	
Confort	2,5 tours
Standard	2 tours
Sport	1,5 tours
Amortissement en compression Grande Vitesse (125 SX USA, 150 SX USA)	
Confort	2,5 tours
Standard	2 tours
Sport	1,5 tours
Amortissement en compression Grande Vitesse (250 SX EU)	
Confort	2,5 tours
Standard	2 tours
Sport	1,5 tours
Amortissement en compression Grande Vitesse (250 SX USA)	
Confort	2,5 tours
Standard	2 tours
Sport	1,5 tours
Amortissement en compression Grande Vitesse (150 XC USA)	
Confort	2,5 tours
Standard	2 tours
Sport	1,5 tours
Amortissement en compression Grande Vitesse (250/300 XC)	
Confort	2,5 tours
Standard	2 tours
Sport	1,5 tours

Info

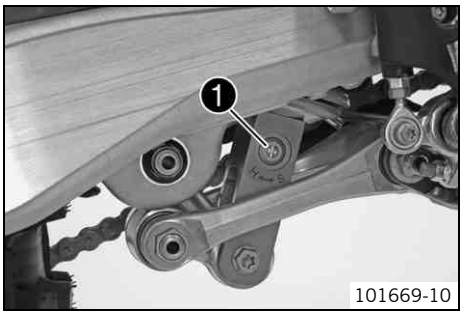
La rotation dans le sens des aiguilles d'une montre augmente l'amortissement, la rotation dans le sens inverse le réduit.

10.5 Régler l'amortissement de détente de l'amortisseur

Attention

Risque d'accident Le démontage des pièces sous pression peut être à l'origine de blessures.

– L'amortisseur est rempli d'azote haute densité. Suivre les instructions. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)



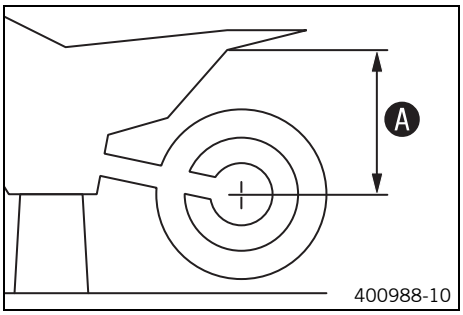
– Visser la vis de réglage ❶ dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le prochain cran soit perceptible.
– Tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre du nombre de tours en fonction du type de réglage.

Indications prescrites

Amortissement de détente (125 SX EU, 150 SX EU)	
Confort	17 clics
Standard	15 clics
Sport	13 clics
Amortissement de détente (125 SX USA, 150 SX USA)	
Confort	17 clics
Standard	15 clics
Sport	13 clics
Amortissement de détente (250 SX EU)	
Confort	17 clics
Standard	15 clics
Sport	13 clics
Amortissement de détente (250 SX USA)	
Confort	17 clics
Standard	15 clics
Sport	13 clics
Amortissement de détente (150 XC USA)	
Confort	17 clics
Standard	15 clics
Sport	13 clics
Amortissement de détente (250/300 XC)	
Confort	17 clics
Standard	15 clics
Sport	13 clics

Info
La rotation dans le sens des aiguilles d'une montre augmente l'amortissement, la rotation dans le sens inverse réduit l'amortissement lors de la détente.

10.6 Déterminer l'enfoncement à vide de la roue arrière

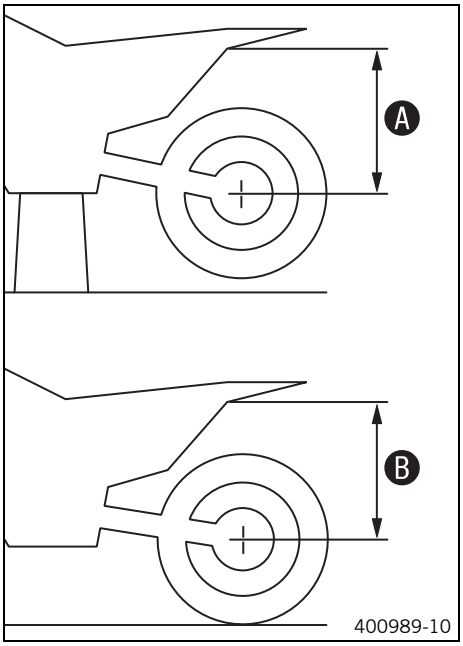


Préparatifs
– Surélever la moto sur un socle réglable. (☛ p. 41)

Travail principal
– Mesurer si possible à la verticale la distance entre l'essieu arrière et un repère fixe, tracé par exemple sur le cache latéral.
– Noter cette mesure, c'est la valeur Ⓐ.

Retouche
– Retirer la moto du socle réglable. (☛ p. 41)

10.7 Vérifier l'enfoncement statique de l'amortisseur



– Déterminer la valeur Ⓐ d'enfoncement à vide de la roue arrière. (☛ p. 34)
– Demander à une tierce personne de maintenir la moto en position verticale.
– Mesurer de nouveau la distance entre l'essieu arrière et le repère fixe.
– Noter cette mesure, c'est la valeur Ⓑ.

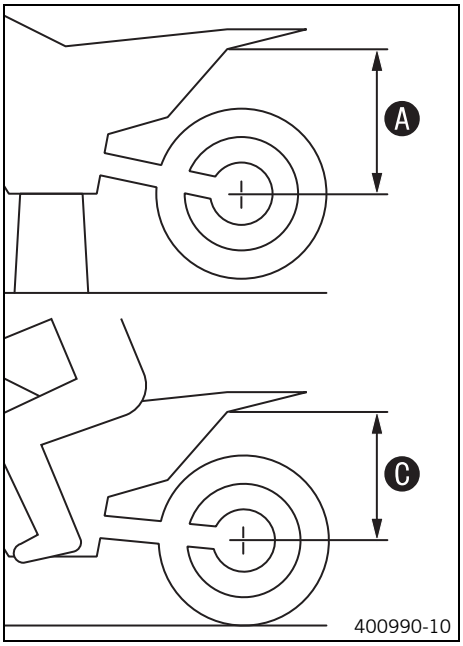
Info
L'enfoncement statique est la différence entre les valeurs Ⓐ et Ⓑ.

– Vérifier l'enfoncement statique.

Enfoncement statique (125 SX EU, 150 SX EU)	30 mm (1,18 in)
Enfoncement statique (125 SX USA, 150 SX USA)	30 mm (1,18 in)
Enfoncement statique (250 SX EU)	30 mm (1,18 in)
Enfoncement statique (250 SX USA)	30 mm (1,18 in)
Enfoncement statique (150 XC USA)	30 mm (1,18 in)
Enfoncement statique (250/300 XC)	30 mm (1,18 in)

» Lorsque l'enfoncement statique est inférieur ou supérieur à la valeur indiquée :
– Régler la prétension du ressort de l'amortisseur. 🔧 (☛ p. 36)

10.8 Contrôler l'enfoncement en charge de l'amortisseur



– Déterminer la valeur Ⓐ d'enfoncement à vide de la roue arrière. (☛ p. 34)
– Quelqu'un tenant la moto en équilibre, le pilote entièrement équipé s'assied en position normale (les pieds sur les repose-pieds) ; faire jouer plusieurs fois la suspension de la roue.
✓ La suspension de la roue arrière prend sa position d'équilibre.
– Une autre personne mesure alors la distance entre l'essieu arrière et le point fixe.
– Noter cette mesure, c'est la valeur Ⓒ.

Info
L'enfoncement en charge est la différence entre les valeurs Ⓐ et Ⓒ.

– Contrôler l'enfoncement en charge.
Indications prescrites

Enfoncement en charge (125 SX EU, 150 SX EU)	90 mm (3,54 in)
Enfoncement en charge (125 SX USA, 150 SX USA)	100 mm (3,94 in)
Enfoncement en charge (250 SX EU)	90 mm (3,54 in)
Enfoncement en charge (250 SX USA)	100 mm (3,94 in)
Enfoncement en charge (150 XC USA)	100 mm (3,94 in)
Enfoncement en charge (250/300 XC)	100 mm (3,94 in)

» Lorsque l'enfoncement en charge ne correspond pas à la valeur spécifiée :
– Régler l'enfoncement en charge. 🔧 (☛ p. 36)

10.9 Régler la précontrainte du ressort de l'amortisseur

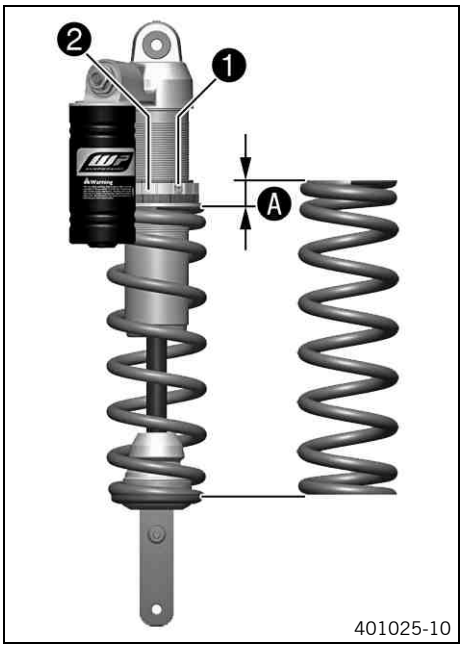
Attention

Risque d'accident Le démontage des pièces sous pression peut être à l'origine de blessures.

– L'amortisseur est rempli d'azote haute densité. Suivre les instructions. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

Info

Avant de modifier la précontrainte du ressort, noter le réglage actuel, par ex. mesurer la longueur du ressort.



Préparatifs

– Surélever la moto sur un socle réglable. (☛ p. 41)
– Déposer le silencieux arrière. (☛ p. 53)
– Déposer l'amortisseur. (☛ p. 49)
– Une fois qu'il est déposé, nettoyer à fond l'amortisseur.

Travail principal

– Desserrer la vis ❶.
– Desserrer l'écrou de réglage ❷ jusqu'à ce que le ressort soit complètement détendu.

Clé à crochet (T106S)

– Mesurer la longueur totale du ressort à l'état détendu.
– Tendre le ressort en tournant l'écrou de réglage ❷ jusqu'à la valeur Ⓐ prescrite.

Indications prescrites

Précontrainte du ressort (125 SX EU, 150 SX EU)	9 mm (0,35 in)
Précontrainte du ressort (125 SX USA, 150 SX USA)	12 mm (0,47 in)
Précontrainte du ressort (250 SX EU)	8 mm (0,31 in)
Précontrainte du ressort (250 SX USA)	12 mm (0,47 in)
Précontrainte du ressort (150 XC USA)	12 mm (0,47 in)
Précontrainte du ressort (250/300 XC)	12 mm (0,47 in)

Info

En fonction de l'enfoncement statique ou en charge souhaité, une précontrainte de ressort plus élevée ou plus faible peut être nécessaire.

– Serrer la vis ❶.

Indications prescrites

Vis écrou de réglage amortisseur	M5	5 Nm (3,7 lbf ft)

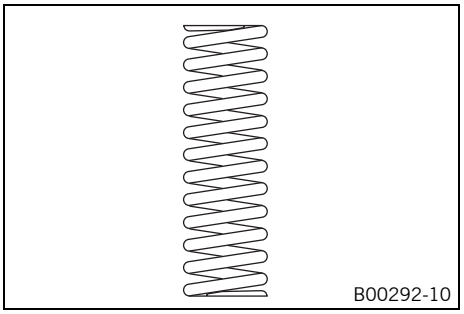
Retouche

– Poser l'amortisseur. (☛ p. 50)
– Monter le silencieux arrière. (☛ p. 54)
– Retirer la moto du socle réglable. (☛ p. 41)

10.10 Régler l'enfoncement en charge

Préparatifs

– Surélever la moto sur un socle réglable. (☛ p. 41)
– Déposer le silencieux arrière. (☛ p. 53)
– Déposer l'amortisseur. (☛ p. 49)
– Une fois qu'il est déposé, nettoyer à fond l'amortisseur.



Travail principal

– Choisir et installer un ressort adéquat.

Indications prescrites

Taux d'élasticité (125 SX EU, 150 SX EU)	
Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.)	45 N/mm (257 lb/in)
Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.)	48 N/mm (274 lb/in)
Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.)	51 N/mm (291 lb/in)
Taux d'élasticité (125 SX USA, 150 SX USA)	
Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.)	45 N/mm (257 lb/in)
Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.)	48 N/mm (274 lb/in)
Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.)	51 N/mm (291 lb/in)
Taux d'élasticité (250 SX EU)	
Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.)	51 N/mm (291 lb/in)
Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.)	54 N/mm (308 lb/in)
Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.)	57 N/mm (325 lb/in)
Taux d'élasticité (250 SX USA)	
Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.)	51 N/mm (291 lb/in)
Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.)	54 N/mm (308 lb/in)
Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.)	57 N/mm (325 lb/in)
Taux d'élasticité (150 XC USA)	
Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.)	45 N/mm (257 lb/in)
Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.)	48 N/mm (274 lb/in)
Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.)	51 N/mm (291 lb/in)
Taux d'élasticité (250/300 XC)	
Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.)	51 N/mm (291 lb/in)
Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.)	54 N/mm (308 lb/in)
Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.)	57 N/mm (325 lb/in)

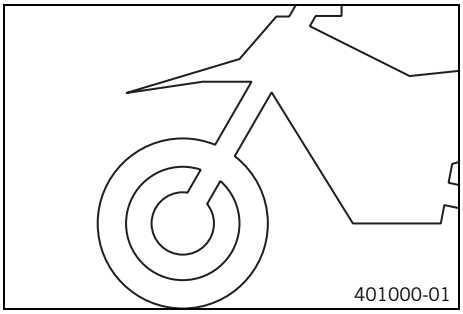
Info
Le taux d'élasticité est spécifié sur la face extérieure du ressort.

Retouche

– Poser l'amortisseur. (☛ p. 50)
– Monter le silencieux arrière. (☛ p. 54)
– Retirer la moto du socle réglable. (☛ p. 41)
– Vérifier l'enfoncement statique de l'amortisseur. (☛ p. 35)
– Contrôler l'enfoncement en charge de l'amortisseur. (☛ p. 35)
– Régler l'amortissement de détente de l'amortisseur. (☛ p. 33)

10.11 Vérifier le réglage de base de la fourche

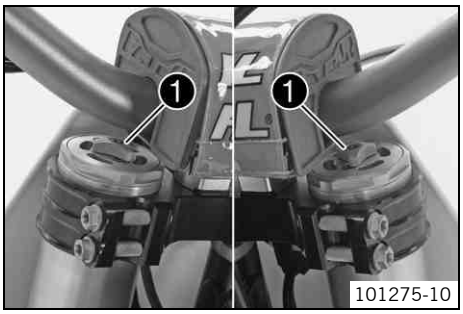
Info
Pour différentes raisons, il est impossible de déterminer avec précision la valeur de l'enfoncement en charge de la fourche.



– Si le poids du pilote ne correspond pas tout à fait à la norme, compenser en modifiant la précontrainte des ressorts, comme indiqué pour l'amortisseur.
– Si toutefois la fourche talonne fréquemment (c'est-à-dire vient taper fréquemment en bout de course), monter des ressorts plus durs pour ne pas endommager la fourche et le cadre.

10.12 Régler l'amortissement en compression de la fourche

Info
L'amortissement hydraulique en compression détermine le comportement lors de l'enfoncement de la fourche.



– Tourner les vis de réglage ❶ dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.

Info
Les vis de réglage ❶ se trouvent à l'extrémité supérieure des bras de fourche.
Effectuer un réglage uniforme des deux bras de fourche.

– Tourner de nouveau dans le sens inverse des aiguilles d'une montre du nombre de clics correspondant en fonction du type de fourche.

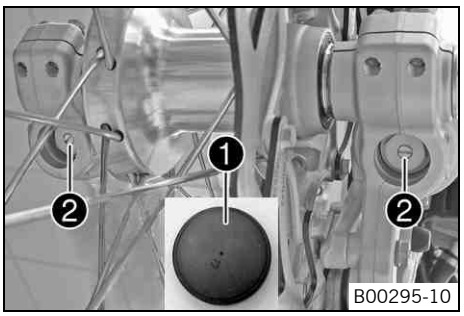
Indications prescrites

Amortissement en compression (125 SX EU, 150 SX EU)	
Confort	14 clics
Standard	12 clics
Sport	10 clics
Amortissement en compression (125 SX USA, 150 SX USA)	
Confort	14 clics
Standard	12 clics
Sport	10 clics
Amortissement en compression (250 SX EU)	
Confort	14 clics
Standard	12 clics
Sport	10 clics
Amortissement en compression (250 SX USA)	
Confort	14 clics
Standard	12 clics
Sport	10 clics
Amortissement en compression (150 XC USA)	
Confort	14 clics
Standard	12 clics
Sport	10 clics
Amortissement en compression (250/300 XC)	
Confort	14 clics
Standard	12 clics
Sport	10 clics

Info
Tourner dans le sens des aiguilles d'une montre augmente l'amortissement, tourner dans le sens inverse réduit l'amortissement lors de l'enfoncement.

10.13 Régler l'amortissement de détente de la fourche

Info
L'amortissement hydraulique de détente détermine le comportement lors de la détente de la fourche.



– Retirer les capuchons ❶.
– Tourner les vis de réglage ❷ dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.

Info
Les vis de réglage ❷ se trouvent à l'extrémité inférieure des bras de fourche.
Effectuer un réglage uniforme des deux bras de fourche.

– Tourner de nouveau dans le sens inverse des aiguilles d'une montre du nombre de clics correspondant en fonction du type de fourche.

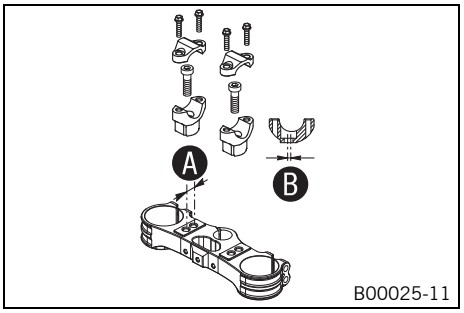
Indications prescrites

Amortissement de détente (125 SX EU, 150 SX EU)	
Confort	14 clics
Standard	12 clics
Sport	10 clics
Amortissement de détente (125 SX USA, 150 SX USA)	
Confort	14 clics
Standard	12 clics
Sport	10 clics
Amortissement de détente (250 SX EU)	
Confort	14 clics
Standard	12 clics
Sport	10 clics
Amortissement de détente (250 SX USA)	
Confort	14 clics
Standard	12 clics
Sport	10 clics
Amortissement de détente (150 XC USA)	
Confort	14 clics
Standard	12 clics
Sport	10 clics
Amortissement de détente (250/300 XC)	
Confort	14 clics
Standard	12 clics
Sport	10 clics

Info
La rotation dans le sens des aiguilles d'une montre augmente l'amortissement, la rotation dans le sens inverse réduit l'amortissement lors de la détente.

– Mettre les capuchons ❶ en place.

10.14 Position du guidon



Le té de fourche supérieur comporte 2 alésages situés à une distance Ⓐ l'un de l'autre.

Distance A	15 mm (0,59 in)

Les alésages de la fixation du guidon sont placés à une distance Ⓑ par rapport au milieu.

Distance B	3,5 mm (0,138 in)

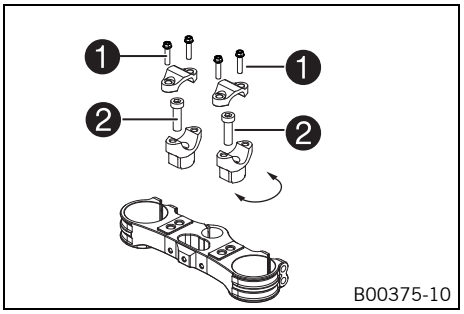
Le guidon peut être monté dans 4 positions différentes. Ceci permet de régler le guidon dans la position la plus agréable pour le conducteur.

10.15 Régler la position du guidon

Avertissement

Risque d'accident Rupture du guidon.

– Lorsque le guidon est tordu ou rectifié, la matériau s'use et le guidon peut se rompre. Toujours remplacer le guidon.



– Enlever les vis ❶. Retirer les brides de serrage du guidon. Démonter le guidon et le poser sur le côté.

Info

Recouvrir la moto et les pièces rapportées avec une bâche pour les protéger. Ne pas plier les câbles ni les conduites.

– Enlever les vis ❷. Retirer la fixation du guidon.
– Placer la fixation du guidon dans la position souhaitée. Mettre les vis ❷ en place et serrer.

Indications prescrites

Vis fixation de guidon	M10	40 Nm (29,5 lbf ft)	**Loctite® 243™**

Info

Positionner uniformément les fixations du guidon à gauche et à droite.

– Positionner le guidon.

Info

Veiller à la pose correcte des câbles et des durites.

– Positionner les brides de serrage du guidon. Monter les vis ❶ et les serrer uniformément.

Indications prescrites

Vis bride de serrage de guidon	M8	20 Nm (14,8 lbf ft)

11.1 Surélever la moto sur un socle réglable

(Tous les modèles 125/150)

Remarque

Danger d'endommagement Le véhicule en stationnement est susceptible de rouler accidentellement ou tomber.

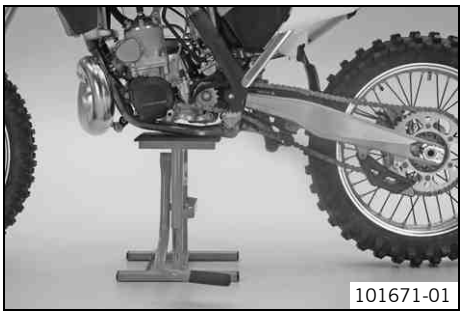
– Toujours stationner le véhicule sur un sol plan et ferme.

– Mettre la moto sur cales au niveau du moteur, sous le cadre.

Socle réglable (54829055000)

✓ Les roues ne doivent plus toucher le sol.

– Arrimer la moto pour l'empêcher de tomber.



(Tous les modèles 250/300)

Remarque

Danger d'endommagement Le véhicule en stationnement est susceptible de rouler accidentellement ou tomber.

– Toujours stationner le véhicule sur un sol plan et ferme.

– Mettre la moto sur cales au niveau du moteur, sous le cadre.

Socle réglable (54829055000)

✓ Les roues ne doivent plus toucher le sol.

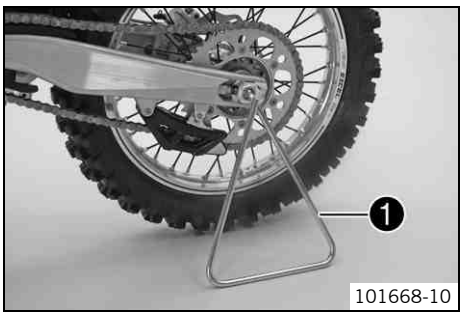
– Arrimer la moto pour l'empêcher de tomber.

11.2 Retirer la moto du socle réglable

Remarque

Danger d'endommagement Le véhicule en stationnement est susceptible de rouler accidentellement ou tomber.

– Toujours stationner le véhicule sur un sol plan et ferme.



(Tous les modèles SX)

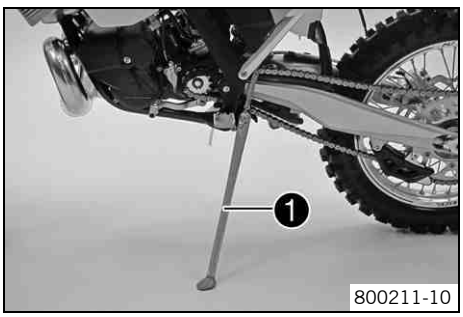
– Retirer la moto du socle réglable.

– Retirer le socle réglable.

– Pour stationner la moto, placer la béquille Plug-in ❶ à gauche de l'axe.

Info

Avant de démarrer, retirer la béquille Plug-in.



(Tous les modèles XC)

– Retirer la moto du socle réglable.

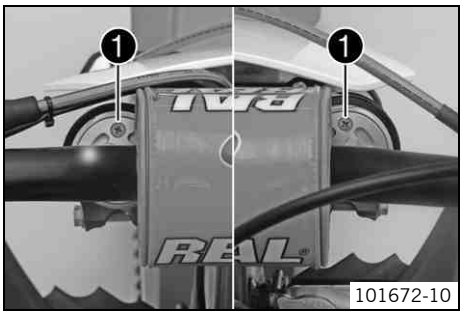
– Retirer le socle réglable.

– Pour stationner la moto, descendre la béquille latérale ❶ jusqu'au sol à l'aide du pied et poser la moto.

Info

La béquille latérale doit être relevée avant le départ et retenue avec la bande en caoutchouc.

11.3 Purger les bras de fourche

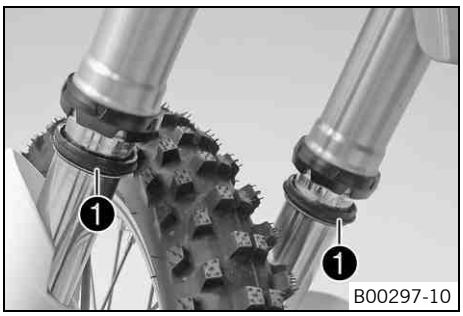


Préparatifs
– Surélever la moto sur un socle réglable. (☛ p. 41)

Travail principal
– Enlever rapidement les vis de purge ❶.
  ✓ L'éventuelle surpression s'échappe de l'intérieur de la fourche.
– Remettre les vis de purge en place et serrer.

Retouche
– Retirer la moto du socle réglable. (☛ p. 41)

11.4 Nettoyer les cache-poussière des bras de fourche



Préparatifs
– Surélever la moto sur un socle réglable. (☛ p. 41)
– Démonter les protections de fourche. (☛ p. 42)

Travail principal
– Faire glisser le cache-poussière ❶ des deux bras de fourche vers le bas.

Info
Les cache-poussières ont pour fonction de racler la poussière et la saleté grossière du tube intérieur de fourche. À l'issue d'une certaine période, la saleté peut s'incruster derrière les cache-poussières. Si elle n'est pas enlevée, l'étanchéité des joints d'huile situés à l'arrière peut être remise en cause.

Avertissement
Risque d'accident Freinage réduit en raison d'huile ou de graisse sur les disques de frein.
  – Veiller impérativement à ce que les disques de frein ne soient pas souillés d'huile ou de graisse, les traiter si nécessaire au moyen de nettoyant pour freins.

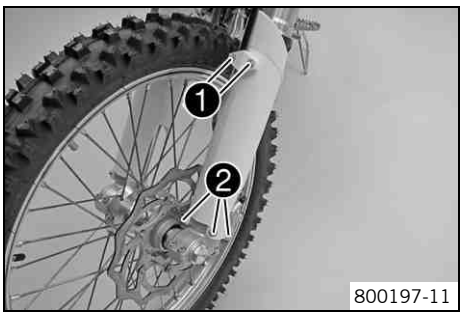
– Nettoyer et lubrifier le cache-poussière et le tube intérieur de fourche des deux bras de fourche.

Lubrifiant universel en aérosol (☛ p. 129)

– Repousser les cache-poussière en position initiale.
– Retirer l'huile superflue.

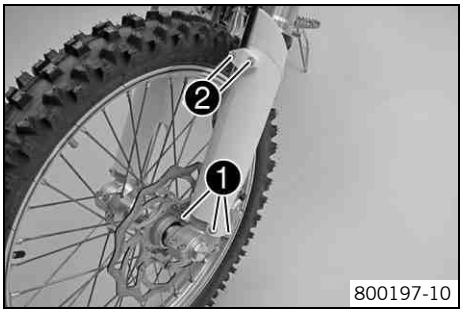
Retouche
– Positionner les protections de fourche. (☛ p. 43)
– Retirer la moto du socle réglable. (☛ p. 41)

11.5 Démonter les protections de fourche



– Enlever les vis ❶ et retirer les pinces.
– Enlever les vis ❷ du bras de fourche. Faire glisser la protection de fourche vers le bas.
– Enlever les vis du bras de fourche droit. Faire glisser la protection de fourche vers le bas.

11.6 Positionner les protections de fourche



– Positionner la protection gauche sur le bras de fourche correspondant. Mettre les vis ❶ en place et serrer.

Indications prescrites

Autres vis châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

– Positionner la durite de frein. Poser le guide, mettre les vis ❷ en place et serrer.
– Positionner la protection droite sur le bras de fourche correspondant. Mettre les vis en place et serrer.

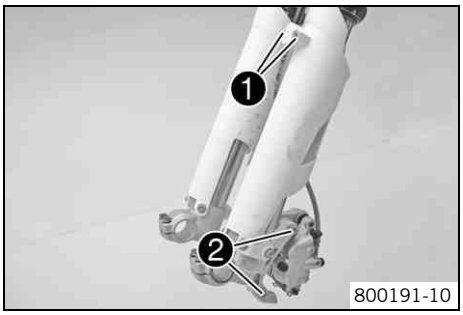
Indications prescrites

Autres vis châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

11.7 Déposer les bras de fourche

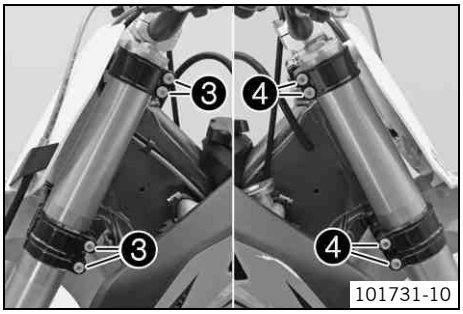
Préparatifs

– Surélever la moto sur un socle réglable. (☛ p. 41)
– Déposer la roue avant. (☛ p. 74)



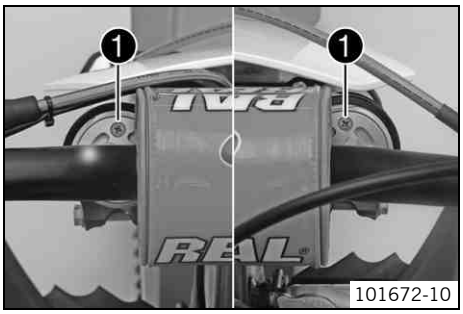
Travail principal

– Enlever les vis ❶ et retirer les pinces.
– Enlever les vis ❷ et retirer l'étrier de frein.
– Laisser pendre l'étrier de frein avec la durite de frein.



– Desserrer les vis ❸. Retirer le bras de fourche gauche.
– Desserrer les vis ❹. Retirer le bras de fourche droit.

11.8 Monter les bras de fourche

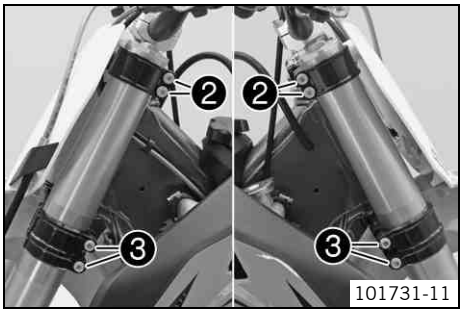


Travail principal

– Positionner les bras de fourche.

Info

Des gorges sont pratiquées sur le côté, à l'extrémité supérieure des bras de fourche. La deuxième gorge (en partant du haut) doit épouser le bord supérieur du té de fourche supérieur.
Positionner les vis de purge ❶ vers l'avant.



– Serrer les vis ❷.

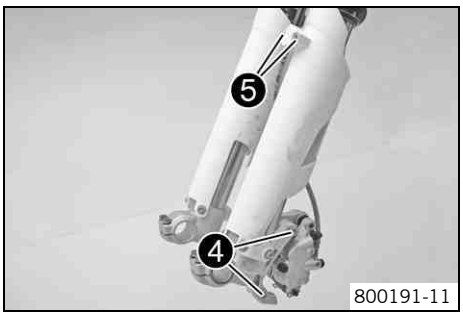
Indications prescrites

Vis té supérieur de fourche	M8	17 Nm (12,5 lbf ft)

– Serrer les vis ❸.

Indications prescrites

Vis té inférieur de fourche	M8	12 Nm (8,9 lbf ft)



– Positionner l'étrier de frein, mettre les vis ❹ en place et serrer.

Indications prescrites

Vis étrier de frein avant	M8	25 Nm (18,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**

– Positionner la durite de frein. Poser le guide, mettre les vis ❺ en place et serrer.

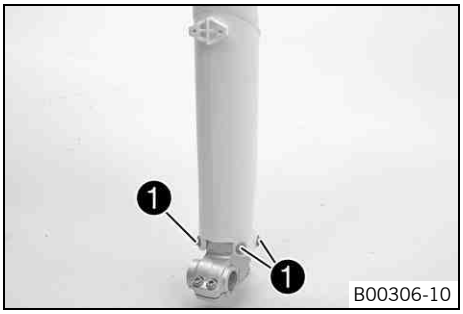
Retouche

– Monter la roue avant. (☛ p. 74)

11.9 Déposer la protection de fourche

Préparatifs

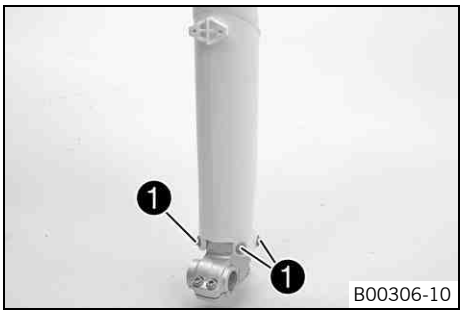
– Surélever la moto sur un socle réglable. (☛ p. 41)
– Déposer la roue avant. (☛ p. 74)
– Déposer les bras de fourche. (☛ p. 43)



Travail principal

– Enlever les vis ❶ du bras de fourche gauche. Retirer la protection de fourche par le haut.
– Enlever les vis du bras de fourche droit. Retirer la protection de fourche par le haut.

11.10 Monter la protection de fourche



Travail principal

– Positionner la protection gauche sur le bras de fourche correspondant. Mettre les vis ❶ en place et serrer.

Indications prescrites

Autres vis châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

– Positionner la protection droite sur le bras de fourche correspondant. Mettre les vis en place et serrer.

Indications prescrites

Autres vis châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

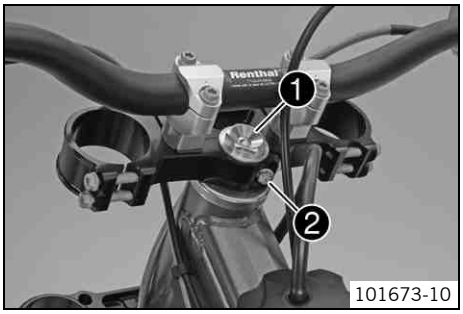
Retouche

– Monter les bras de fourche. (☛ p. 43)
– Monter la roue avant. (☛ p. 74)

11.11 Déposer le té de fourche inférieur

Préparatifs

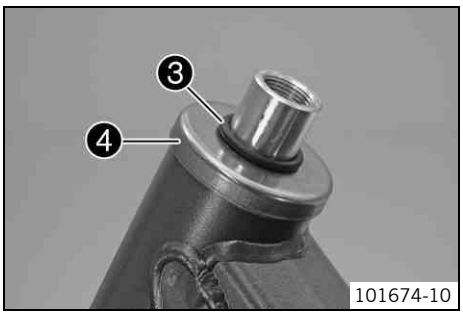
– Surélever la moto sur un socle réglable. (☛ p. 41)
– Déposer la roue avant. (☛ p. 74)
– Déposer les bras de fourche. (☛ p. 43)
– Déposer la plaque frontale. (☛ p. 48)
– Déposer le garde-boue avant. (☛ p. 48)
– Retirer le rembourrage du guidon.



Travail principal

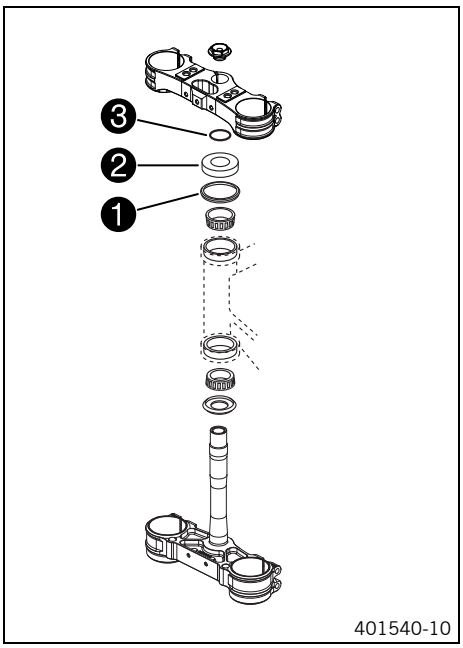
– Enlever la vis ❶.
– Enlever la vis ❷.
– Retirer le té de fourche supérieur avec le guidon, puis le mettre de côté.

Info
Recouvrir la moto et les pièces rapportées avec une bâche pour les protéger. Ne pas plier les câbles ni les conduites.



– Retirer le joint torique ❸. Retirer la bague de protection ❹.
– Retirer le té inférieur avec le tube de fourche.
– Retirer le palier supérieur de la tête de direction.

11.12 Monter le té de fourche inférieur

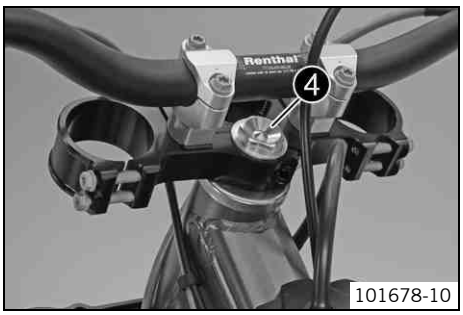


Travail principal

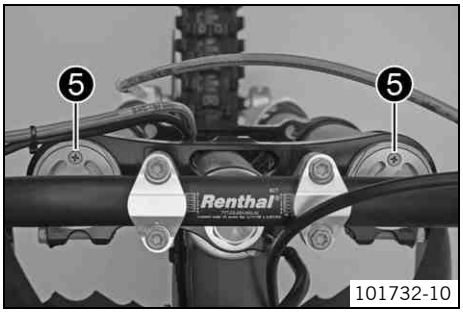
– Nettoyer les paliers et les pièces d'étanchéité, vérifier qu'ils ne sont pas endommagés et les graisser.

Graisse haute viscosité (☛ p. 129)

– Mettre le té inférieur en place avec le tube de fourche. Monter le palier de la tête de direction supérieur.
– Vérifier que le joint d'étanchéité supérieur ❶ de la tête de guidage est positionné correctement.
– Repousser la bague de protection ❷ et le joint torique ❸.

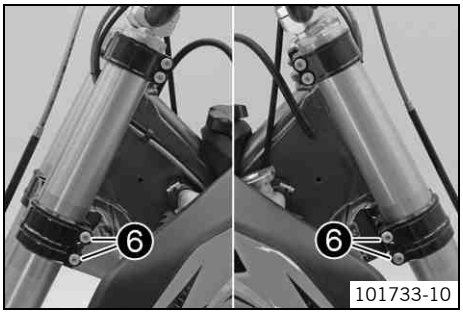


– Positionner le té de fourche supérieur et le guidon.
– Mettre la vis ❹ en place sans la serrer.



– Positionner les bras de fourche.

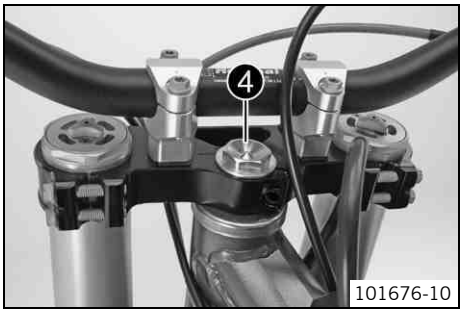
Info
Des gorges sont pratiquées sur le côté, à l'extrémité supérieure des bras de fourche. La deuxième gorge (en partant du haut) doit épouser le bord supérieur du té de fourche supérieur.
Positionner les vis de purge ❺ vers l'avant.



– Serrer les vis ❻.

Indications prescrites

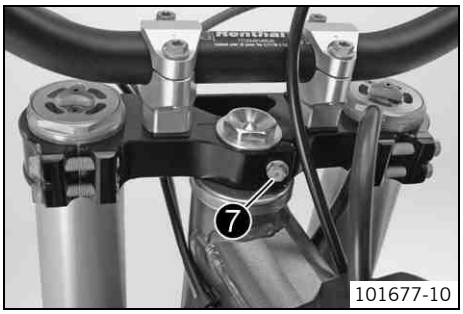
Vis té inférieur de fourche	M8	12 Nm (8,9 lbf ft)



– Serrer la vis ❹.

Indications prescrites

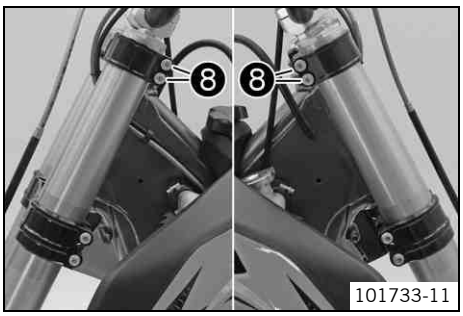
Vis tête de direction en haut	M20x1,5	12 Nm (8,9 lbf ft)



– Mettre la vis ❼ en place et serrer.

Indications prescrites

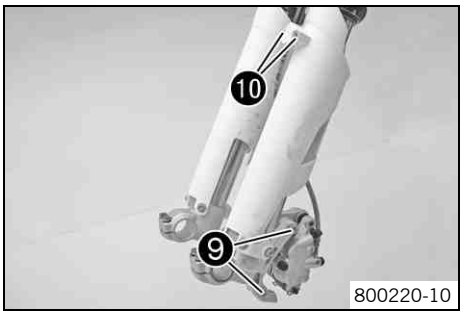
Vis tube de fourche en haut	M8	17 Nm (12,5 lbf ft)	**Loctite® 243™**



– Serrer les vis ❽.

Indications prescrites

Vis té supérieur de fourche	M8	17 Nm (12,5 lbf ft)



– Positionner l'étrier de frein. Mettre les vis ❾ en place et serrer.

Indications prescrites

Vis étrier de frein avant	M8	25 Nm (18,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**

– Positionner la durite de frein et la fiche. Mettre les vis ❿ en place et serrer.

Retouche

– Vérifier que le faisceau de câbles, les câbles d'accélérateur, les durites de frein et d'embrayage bougent librement et sont bien en place.
– Monter le garde-boue avant. (☛ p. 49)
– Monter la roue avant. 🔧 (☛ p. 74)
– Contrôler le jeu du palier de la tête de direction. (☛ p. 47)
– Retirer la moto du socle réglable. (☛ p. 41)
– Mettre la plaque frontale en place. (☛ p. 48)
– Mettre en place le rembourrage du guidon.

11.13 Contrôler le jeu du palier de la tête de direction

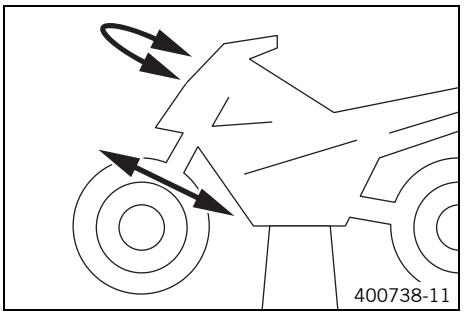
Avertissement

Risque d'accident Comportement routier instable dû au jeu du palier incorrect de la tête de direction.

– Régler sans tarder le jeu du palier de la tête de direction. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

Info

Lorsque la moto est utilisée sur une longue période alors que le jeu du palier de la tête de direction est trop grand, le palier de la tête de direction puis le logement peuvent s'endommager.



Préparatifs

– Surélever la moto sur un socle réglable. (☛ p. 41)

Travail principal

– Mettre le guidon en position droite. Avancer et reculer les bras de fourche dans l'axe de la moto.

Aucun jeu ne doit être perceptible au niveau du palier de la tête de direction.

» Lorsqu'un jeu important est perceptible :

– Régler le jeu du palier de la tête de direction. 🔧 (☛ p. 47)

– Tourner le guidon d'un extrême à l'autre.

Le guidon doit tourner facilement d'un extrême à l'autre. Aucune résistance ne doit être perceptible.

» Lorsqu'une résistance est perceptible :

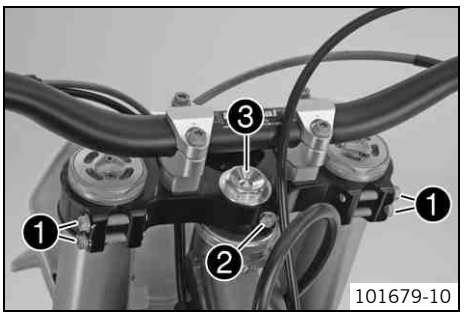
– Régler le jeu du palier de la tête de direction. 🔧 (☛ p. 47)

– Vérifier le palier de la tête de direction et le remplacer si nécessaire.

Retouche

– Retirer la moto du socle réglable. (☛ p. 41)

11.14 Régler le jeu du palier de la tête de direction 🔧



Préparatifs

– Surélever la moto sur un socle réglable. (☛ p. 41)

– Retirer le rembourrage du guidon.

Travail principal

– Desserrer les vis ❶. Enlever la vis ❷.

– Desserrer la vis ❸ et serrer de nouveau.

Indications prescrites

Vis tête de direction en haut	M20x1,5	12 Nm (8,9 lbf ft)

– Au moyen d'un maillet en plastique, frapper légèrement sur le té de fourche supérieur afin de supprimer d'éventuelles tensions.

– Serrer les vis ❶.

Indications prescrites

Vis té supérieur de fourche	M8	17 Nm (12,5 lbf ft)

– Mettre la vis ❷ en place et serrer.

Indications prescrites

Vis tube de fourche en haut	M8	17 Nm (12,5 lbf ft)	**Loctite® 243™**

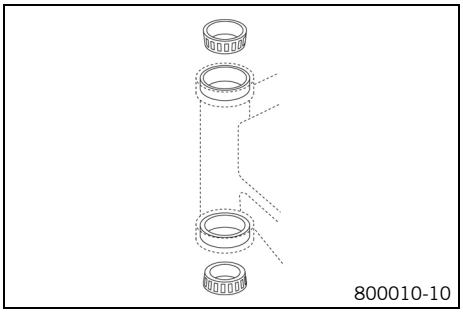
Retouche

– Contrôler le jeu du palier de la tête de direction. (☛ p. 47)

– Retirer la moto du socle réglable. (☛ p. 41)

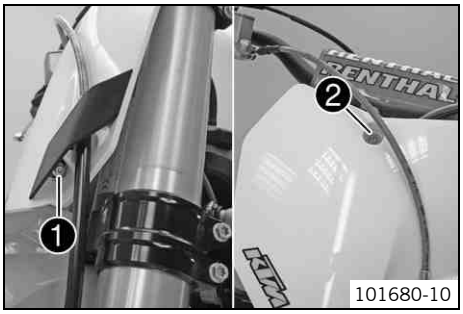
– Mettre en place le rembourrage du guidon.

11.15 Graisser le palier de la tête de direction



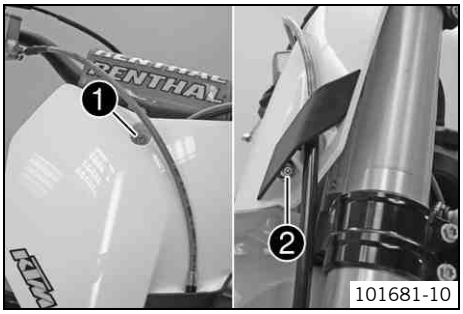
– Déposer le té de fourche inférieur. (☛ p. 44)
– Monter le té de fourche inférieur. (☛ p. 45)

11.16 Déposer la plaque frontale



– Enlever la vis ❶ et retirer les pinces.
– Enlever la vis ❷. Retirer la plaque frontale.

11.17 Mettre en place la plaque frontale



– Positionner la plaque frontale. Mettre la vis ❶ en place et serrer.
  Indications prescrites

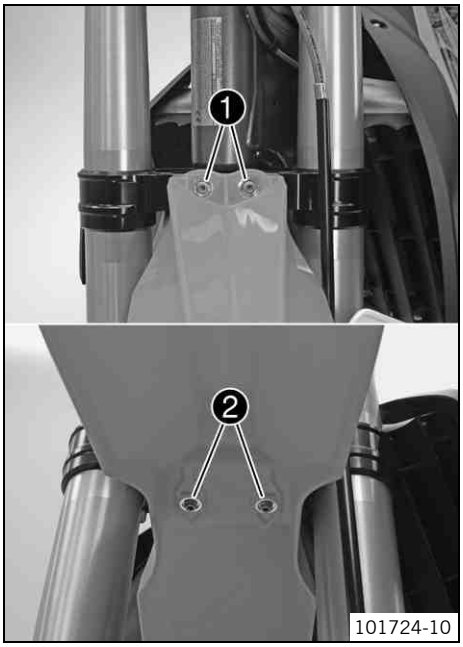
Autres vis châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

Info
Vérifier que les crochets sont bien engagés dans le garde-boue.

– Positionner la durite de frein. Poser la pince, mettre la vis ❷ en place et serrer.

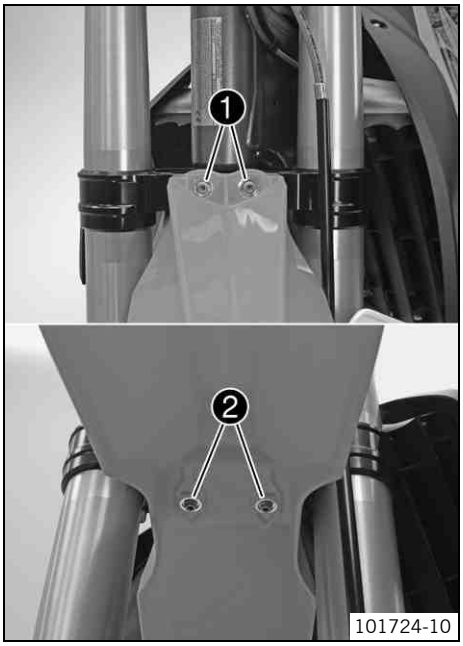
11.18 Déposer le garde-boue avant

Préparatifs
– Déposer la plaque frontale. (☛ p. 48)



Travail principal
– Enlever les vis ❶ et ❷. Retirer le garde-boue avant.

11.19 Monter le garde-boue avant



Travail principal

– Positionner le garde-boue avant. Mettre les vis ❶ et ❷ en place et serrer.

Indications prescrites

Autres vis châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

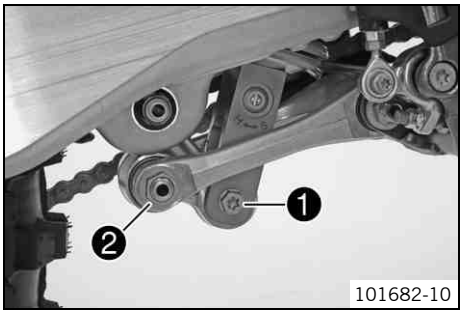
Retouche

– Mettre la plaque frontale en place. (☛ p. 48)

11.20 Déposer l'amortisseur

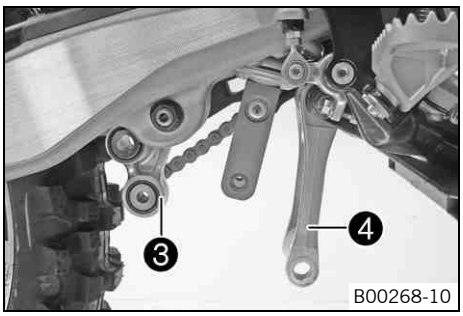
Préparatifs

– Surélever la moto sur un socle réglable. (☛ p. 41)
– Déposer le silencieux arrière. (☛ p. 53)

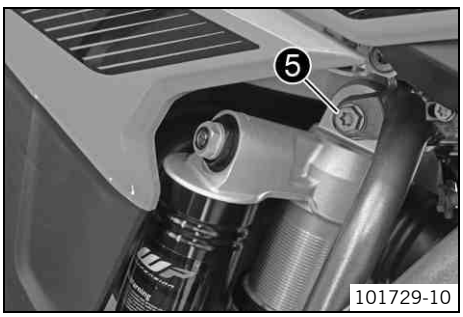


Travail principal

– Enlever la vis ❶.
– Enlever la vis ❷.

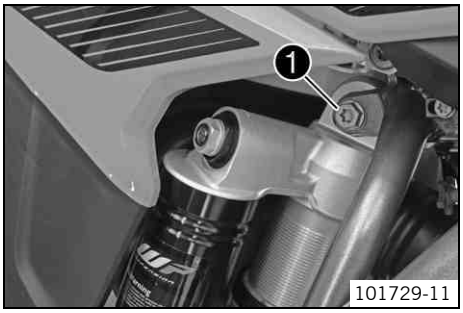


– Pousser le levier articulé ❸ vers l'arrière.
– Abaisser le levier de jonction ❹.



– Enlever la vis ❺.
– Sortir l'amortisseur par le haut.

11.21 Poser l'amortisseur

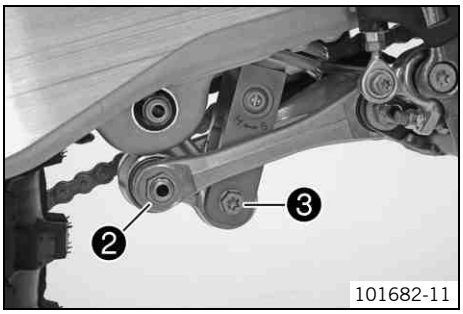


Travail principal

– Enfiler l'amortisseur par le haut.
– Positionner le bras oscillant.
– Mettre la vis ❶ en place et serrer.

Indications prescrites

Vis amortisseur en haut	M10	60 Nm (44,3 lbf ft)	**Loctite® 2701**



– Mettre en place le levier articulé et le levier de jonction.
– Mettre la vis ❷ en place et serrer.

Indications prescrites

Écrou levier de jonction/levier articulé	M14x1,5	80 Nm (59 lbf ft)

– Mettre la vis ❸ en place et serrer.

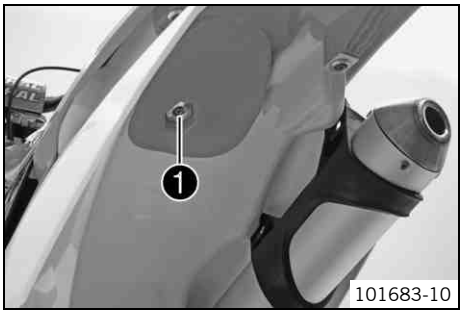
Indications prescrites

Vis amortisseur en bas	M10	60 Nm (44,3 lbf ft)	**Loctite® 2701**

Retouche

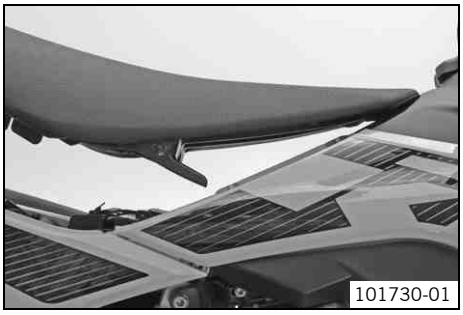
– Monter le silencieux arrière. (☛ p. 54)
– Retirer la moto du socle réglable. (☛ p. 41)

11.22 Retirer la selle

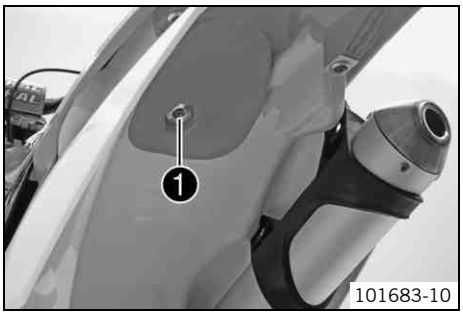


– Enlever la vis ❶. Soulever la selle par l'arrière, tirer et l'enlever par le haut.

11.23 Remonter la selle



– Engager la selle à l'avant dans l'entretoise du réservoir de carburant, la laisser retomber à l'arrière et en même temps la pousser vers l'avant.
– Vérifier que la selle ne bouge pas.

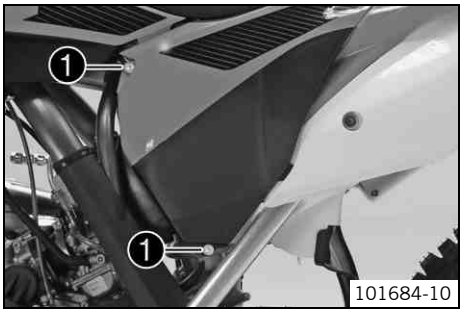


– Monter la vis ❶ de fixation de la selle et la serrer.

Indications prescrites

Autres vis châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

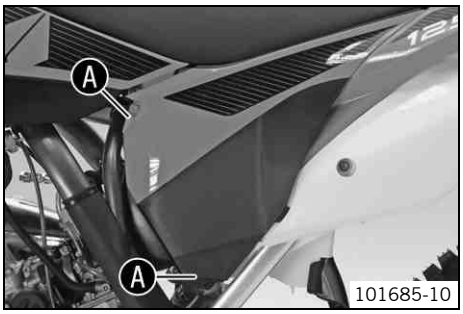
11.24 Déposer le couvercle de boîtier de filtre à air



Condition

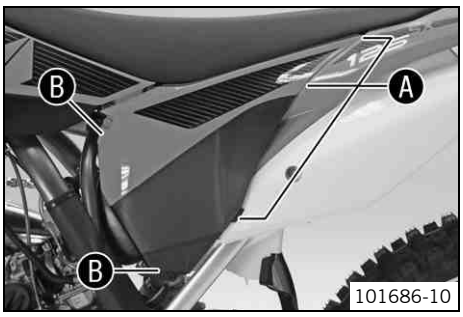
Couvercle de boîtier de filtre à air sécurisé.

– Enlever les vis ❶.

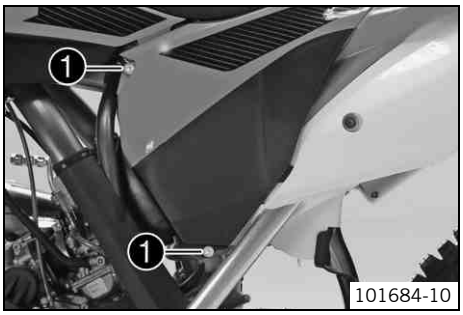


– Démonter latéralement le couvercle de boîtier du filtre à air dans la zone Ⓐ et le retirer vers l'avant.

11.25 Installer le couvercle de boîtier de filtre à air



– Accrocher le couvercle de boîtier du filtre à air dans la partie arrière Ⓐ et l'enclencher dans la partie avant Ⓑ.



Condition

Couvercle de boîtier de filtre à air sécurisé.

– Mettre les vis ❶ en place et serrer.

Indications prescrites

Vis du couvercle du boîtier de filtre à air	**EJOT PT®** K60x20-Z	3 Nm (2,2 lbf ft)	EJOT PT K60x20 (0017060204)

11.26 Déposer le filtre à air

Remarque

Dommages sur le moteur L'air non filtré a une influence négative sur la longévité du moteur.

– Ne jamais utiliser le véhicule sans filtre à air pour éviter que la poussière et les impuretés pénètrent dans le moteur et entraînent une usure précoce.

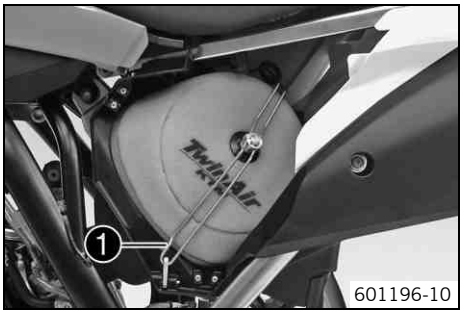
Avertissement

Nuisance sur l'environnement Certaines substances nuisent à l'environnement.

– Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

Préparatifs

– Déposer le couvercle de boîtier de filtre à air. (☛ p. 51)

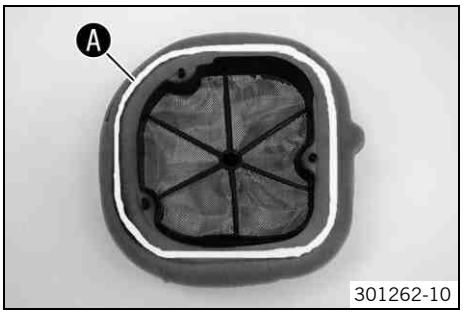


Travail principal

– Décrocher l'étrier de support du filtre à air ❶ situé en bas et le basculer sur le côté. Retirer le filtre à air avec son support.

– Dégager le filtre à air de son support.

11.27 Remonter le filtre à air

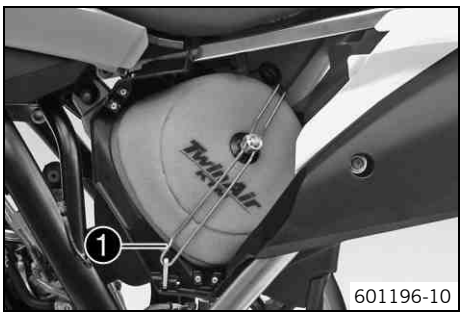


Travail principal

– Monter le filtre à air propre sur son support.

– Graisser le filtre à air dans sa partie Ⓐ.

Graisse longue durée (☛ p. 129)



– Mettre en place et positionner simultanément les deux pièces et les fixer avec l'étrier de maintien du filtre à air ❶.

Info
Si le filtre à air est mal monté, de la poussière et de la saleté peuvent pénétrer dans le moteur et occasionner des dégâts.

Retouche

– Installer le couvercle de boîtier de filtre à air. (☛ p. 51)

11.28 Nettoyer le filtre à air et le boîtier du filtre à air

Avertissement
Nuisance sur l'environnement Certaines substances nuisent à l'environnement.

– Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

Info
Ne pas nettoyer le filtre à air au carburant ou au pétrole car ceux-ci sont agressifs et altèrent la mousse.

Préparatifs

– Déposer le couvercle de boîtier de filtre à air. (☛ p. 51)

– Déposer le filtre à air. (☛ p. 51)

Travail principal

– Bien laver le filtre à air dans un nettoyant liquide spécial et le laisser sécher.

Nettoyant pour filtre à air (☛ p. 130)

Info
Uniquement presser le filtre à air, sans l'essorer en le tordant.

– Lubrifier le filtre à air sec à l'aide d'une huile à filtre de qualité.

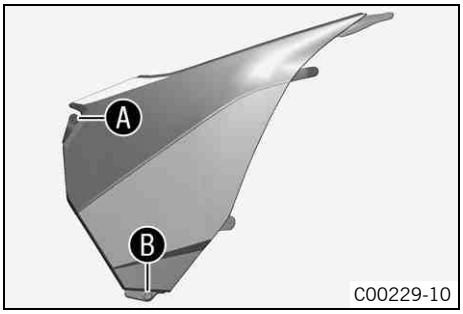
Lubrifiant pour filtre à air mousse (☛ p. 129)

– Nettoyer le boîtier du filtre à air.
– Nettoyer la pipe d'admission, vérifier qu'elle n'est pas endommagée et qu'elle est bien serrée.

Retouche
– Remonter le filtre à air. 🔧 (☛ p. 52)
– Installer le couvercle de boîtier de filtre à air. (☛ p. 51)

11.29 Assurer le couvercle de boîtier de filtre à air 🔧

Préparatifs
– Déposer le couvercle de boîtier de filtre à air. (☛ p. 51)



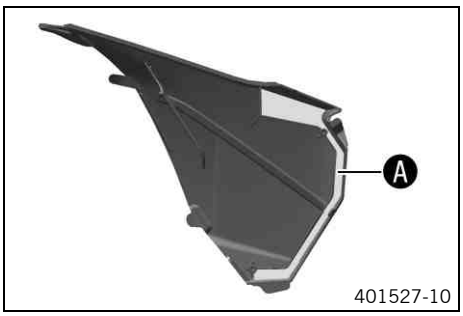
Travail principal
– Percer un trou au niveau des repères Ⓐ et Ⓑ.

Indications prescrites

Diamètre	6 mm (0,24 in)

Retouche
– Installer le couvercle de boîtier de filtre à air. (☛ p. 51)

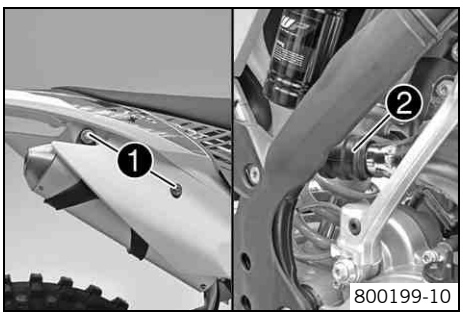
11.30 Calfeutrer le boîtier du filtre à air 🔧



– Etanchéifier le boîtier du filtre à air, dans la zone identifiée Ⓐ.

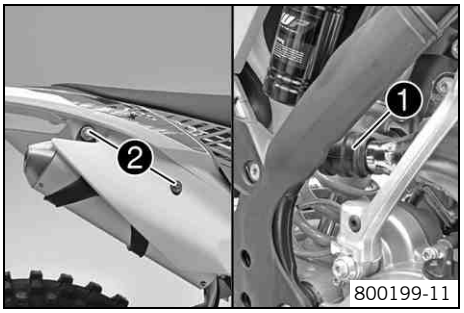
11.31 Déposer le silencieux arrière

Avertissement
Danger de brûlure Pendant le fonctionnement du véhicule, l'échappement devient très brûlant.
– Laisser refroidir l'échappement. Ne pas toucher les parties brûlantes.



– Enlever les vis ❶.
– Ôter le silencieux arrière du manchon en caoutchouc ❷ du tuyau.

11.32 Monter le silencieux arrière



– Mettre le silencieux arrière en place avec le manchon en caoutchouc ❶.
– Mettre les vis ❷ en place et serrer.

Indications prescrites

Autres vis châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

11.33 Remplacer la laine de roche du silencieux arrière

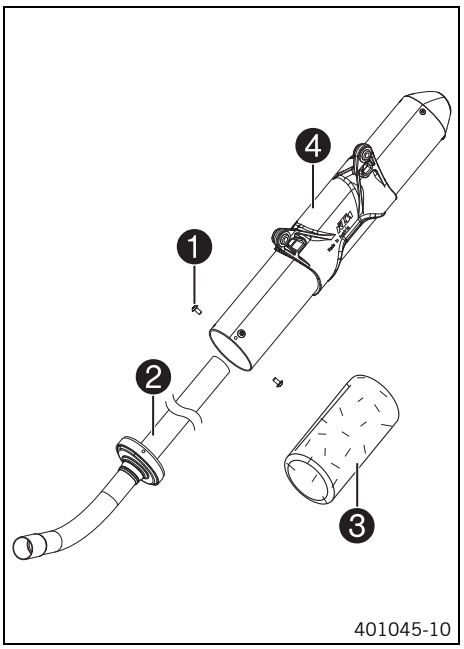
Avertissement

Danger de brûlure Pendant le fonctionnement du véhicule, l'échappement devient très brûlant.

– Laisser refroidir l'échappement. Ne pas toucher les parties brûlantes.

Info

Au fil du temps, les fibres de la laine de roche se volatilisent en plein air, le silencieux « brûle ».
Outre un niveau sonore accru, les caractéristiques liées à la puissance changent également.



Préparatifs

– Déposer le silencieux arrière. (☛ p. 53)

Travail principal

– Enlever les vis ❶. Extraire le tube intérieur ❷.
– Tirer la laine de roche ❸ hors du tube intérieur.
– Nettoyer les pièces qui viennent d'être montées.
– Monter de la nouvelle laine de roche ❸ sur le tube intérieur.
– Emmancher le tube extérieur ❹ sur le tube intérieur avec la nouvelle laine de roche.
– Mettre toutes les vis ❶ en place et serrer.

Retouche

– Monter le silencieux arrière. (☛ p. 54)

11.34 Déposer le réservoir de carburant

Danger

Danger d'incendie Le carburant est facilement inflammable.

– Ne jamais faire le plein du véhicule à proximité de flammes ou de cigarettes allumées et toujours arrêter le moteur. Veiller à ne pas répandre de carburant sur des parties brûlantes du véhicule. Essuyer immédiatement le carburant répandu.
– Le carburant contenu dans le réservoir se dilate sous l'effet de la chaleur et peut déborder lorsque le réservoir est trop rempli. Tenir compte des indications concernant le remplissage du réservoir.

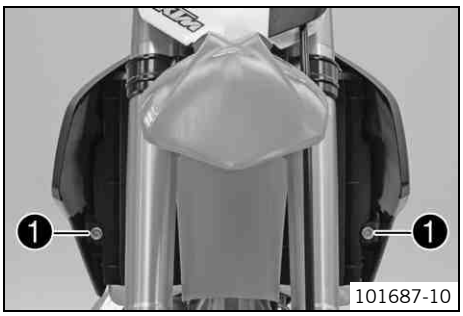
Avertissement

Danger d'intoxication Le carburant est toxique et constitue un danger pour la santé.

– Éviter tout contact de la peau, des yeux ou des vêtements avec le carburant. Ne pas respirer les vapeurs de carburant. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties entrées en contact avec le carburant. En cas d'ingestion de carburant, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements entrés en contact avec du carburant. Stocker le carburant dans les règles de l'art dans un jerrycan approprié et le tenir hors de portée des enfants.

Préparatifs

– Retirer la selle. (☛ p. 50)



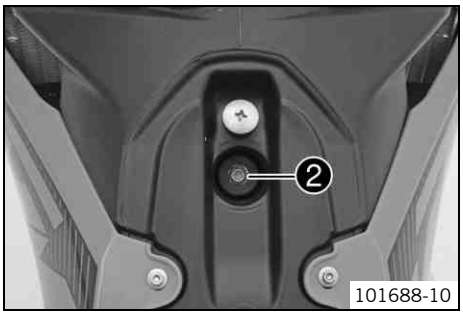
Travail principal

– Fermer le robinet d'essence.
– Débrancher la durite d'essence.

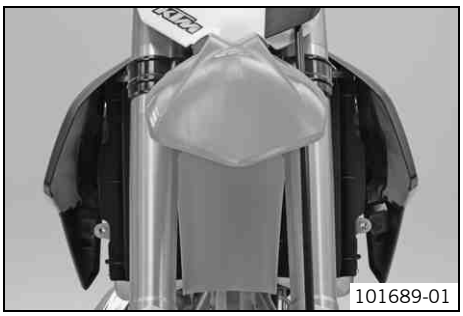
Info

Il se peut qu'un reste d'essence s'écoule du tuyau de carburant.

– Enlever les vis ❶ avec la douille à collet.



– Enlever les vis ❷ avec la douille à collet.
– Retirer le tuyau de ventilation du réservoir de carburant.



– Dégager les deux déflecteurs latéralement de la fixation du radiateur et retirer le réservoir de carburant par le haut.

11.35 Monter le réservoir de carburant

Danger

Danger d'incendie Le carburant est facilement inflammable.

– Ne jamais faire le plein du véhicule à proximité de flammes ou de cigarettes allumées et toujours arrêter le moteur. Veiller à ne pas répandre de carburant sur des parties brûlantes du véhicule. Essuyer immédiatement le carburant répandu.
– Le carburant contenu dans le réservoir se dilate sous l'effet de la chaleur et peut déborder lorsque le réservoir est trop rempli. Tenir compte des indications concernant le remplissage du réservoir.

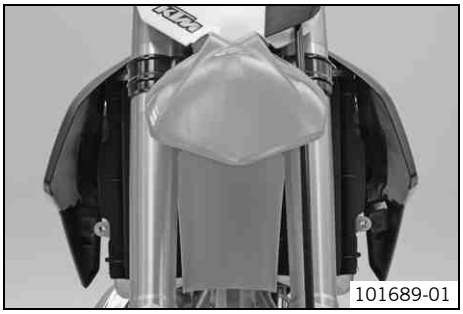
Avertissement

Danger d'intoxication Le carburant est toxique et constitue un danger pour la santé.

– Éviter tout contact de la peau, des yeux ou des vêtements avec le carburant. Ne pas respirer les vapeurs de carburant. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties entrées en contact avec le carburant. En cas d'ingestion de carburant, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements entrés en contact avec du carburant.

Préparatifs

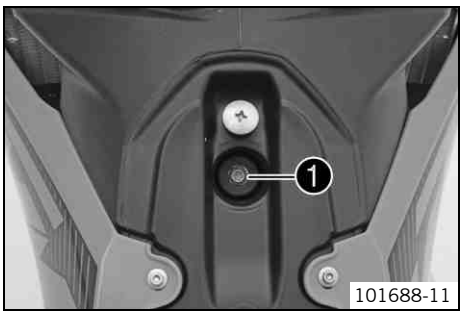
– Retirer la selle. (☛ p. 50)
– Déposer le réservoir de carburant. (☛ p. 54)
– Contrôler la pose du câble d'accélérateur. (☛ p. 60)



Travail principal

– Positionner le réservoir de carburant et accrocher les deux déflecteurs latéralement à la fixation du radiateur.

– S'assurer qu'aucun câble (accélérateur ou autre) ne soit coincé ou endommagé.

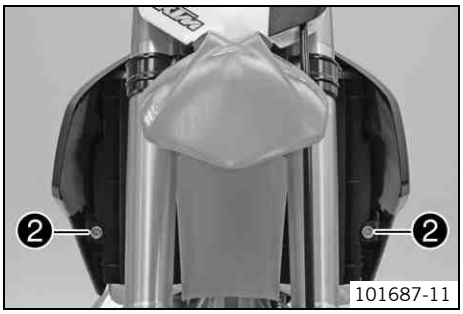


– Installer le tuyau de ventilation du réservoir de carburant.

– Mettre en place la vis ❶ avec la douille à collet et serrer.

Indications prescrites

Autres vis châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)



– Mettre en place les vis ❷ avec la douille à collet et serrer.

Indications prescrites

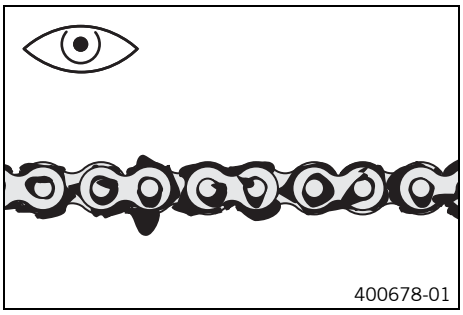
Autres vis châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

– Raccorder la durite d'essence.

Retouche

– Remonter la selle. (☛ p. 50)

11.36 Vérifier l'état d'encrassement de la chaîne



– Vérifier si la chaîne présente des salissures grossières.

» Lorsque la chaîne est fortement encrassée :

– Nettoyer la chaîne. (☛ p. 56)

11.37 Nettoyer la chaîne

Avertissement

Risque d'accident La présence de lubrifiant sur les pneus diminue leur adhérence.

– Enlever le lubrifiant avec un nettoyant approprié.

Avertissement

Risque d'accident Freinage réduit en raison d'huile ou de graisse sur les disques de frein.

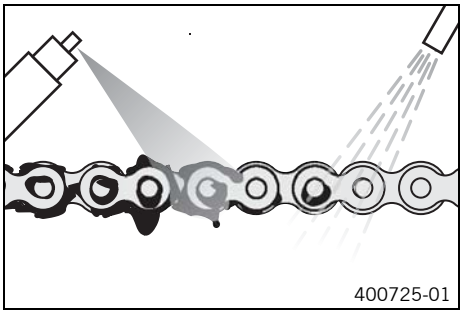
– Veiller impérativement à ce que les disques de frein ne soient pas souillés d'huile ou de graisse, les traiter si nécessaire au moyen de nettoyant pour freins.

Avertissement

Nuisance sur l'environnement Certaines substances nuisent à l'environnement.

– Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

Info
La durée de vie de la chaîne dépend en grande partie de l'entretien.



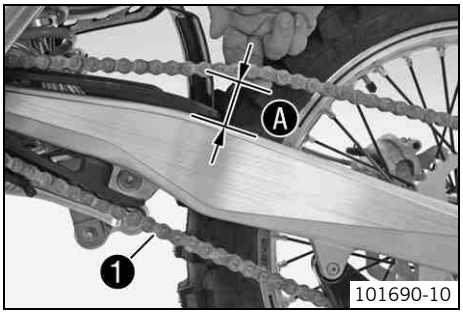
– Nettoyer régulièrement la chaîne, puis traiter avec du lubrifiant pour chaîne.

Nettoyant pour chaîne (☛ p. 129)
Aérosol pour chaîne Offroad (☛ p. 129)

11.38 Contrôler la tension de chaîne

Avertissement
Risque d'accident Risque dû à une chaîne mal tendue.

– Si la chaîne est trop tendue, les composants de la transmission secondaire (chaîne, pignon, couronne, palier de la boîte de vitesses et de la roue arrière) devront supporter une charge supplémentaire. Outre une usure prématurée, cette charge supplémentaire peut entraîner, dans les cas extrêmes, une rupture de la chaîne ou de l'arbre de sortie de la boîte de vitesses. Inversement, lorsqu'elle est desserrée, la chaîne peut sauter du pignon ou de la couronne et bloquer la roue arrière ou endommager le moteur. Vérifier que la chaîne est correctement tendue, ajuster la tension si besoin est.



Préparatifs
– Surélever la moto sur un socle réglable. (☛ p. 41)

Travail principal
– Pousser la chaîne vers le haut au niveau de l'extrémité de patin et calculer la tension de chaîne ❹.

Info
La partie inférieure de la chaîne ❶ doit alors se tendre.
Les chaînes ne s'usent pas toujours uniformément, répéter donc cette mesure à divers endroits de la chaîne.

Tension de chaîne	55... 58 mm (2,17... 2,28 in)

» Si la tension de la chaîne ne correspond pas aux indications prescrites :
– Régler la tension de chaîne. (☛ p. 57)

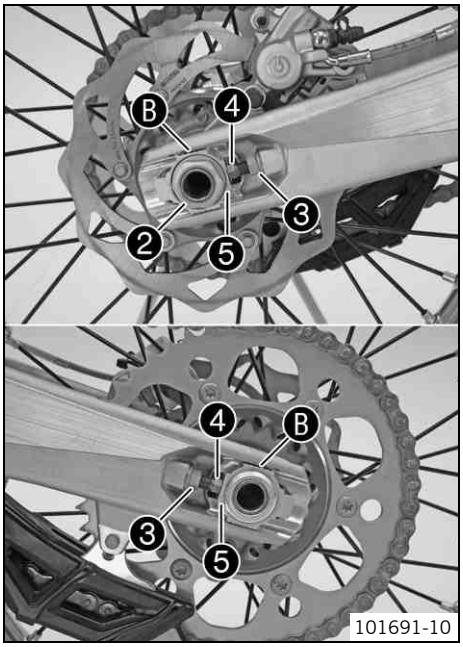
Retouche
– Retirer la moto du socle réglable. (☛ p. 41)

11.39 Régler la tension de chaîne

Avertissement
Risque d'accident Risque dû à une chaîne mal tendue.

– Si la chaîne est trop tendue, les composants de la transmission secondaire (chaîne, pignon, couronne, palier de la boîte de vitesses et de la roue arrière) devront supporter une charge supplémentaire. Outre une usure prématurée, cette charge supplémentaire peut entraîner, dans les cas extrêmes, une rupture de la chaîne ou de l'arbre de sortie de la boîte de vitesses. Inversement, lorsqu'elle est desserrée, la chaîne peut sauter du pignon ou de la couronne et bloquer la roue arrière ou endommager le moteur. Vérifier que la chaîne est correctement tendue, ajuster la tension si besoin est.

Préparatifs
– Surélever la moto sur un socle réglable. (☛ p. 41)
– Contrôler la tension de chaîne. (☛ p. 57)



Travail principal

– Desserrer l'écrou ❷.
– Desserrer les écrous ❸.
– Régler la tension de chaîne en tournant les vis de réglage ❹ de gauche et de droite.

Indications prescrites

Tension de chaîne	55... 58 mm (2,17... 2,28 in)
Tourner les vis de réglage ❹ de gauche et de droite de façon à ce que les marquages du tendeur de chaîne à gauche et à droite soient dans la même position par rapport aux marques de référence Ⓑ. La roue arrière est correctement positionnée.	

– Serrer les écrous ❸.
– Vérifier que les tendeurs de chaîne ❺ sont plaqués contre les vis de réglage ❹.
– Serrer l'écrou ❷.

Indications prescrites

Écrou axe arrière	M25x1,5	80 Nm (59 lbf ft)

Info
La large plage de réglage des tendeurs de chaîne (32 mm (1,18 in)) permet l'introduction de différents rapports secondaires sur une même longueur de chaîne.
Les tendeurs de chaîne ❺ peuvent être pivotés à 180°.

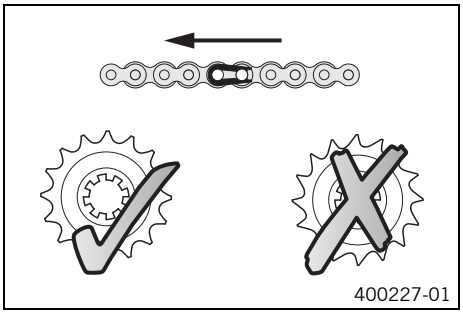
Retouche

– Retirer la moto du socle réglable. (☛ p. 41)

11.40 Inspecter la chaîne, la couronne, le pignon et le guide-chaîne

Préparatifs

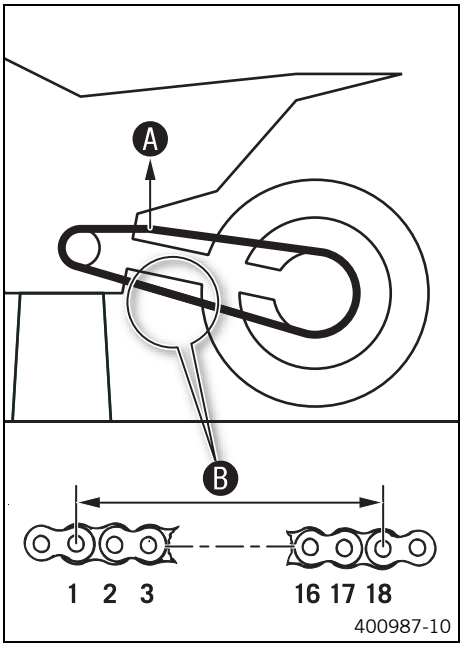
– Surélever la moto sur un socle réglable. (☛ p. 41)



Travail principal

– Mettre la boîte de vitesses au point mort.
– Vérifier l'usure de la couronne et du pignon.
  » Lorsque la couronne ou le pignon sont usés :
    – Remplacer la couronne ou le pignon.

Info
Le pignon, la couronne et la chaîne doivent toujours être remplacés ensemble.



– Tirer sur la partie supérieure de la chaîne avec le poids indiqué Ⓐ.

Indications prescrites

Poids pour la mesure de l'usure de la chaîne	10... 15 kg (22... 33 lb.)

– Sur la partie inférieure, mesurer alors la distance Ⓑ entre 18 rouleaux.

Info
Les chaînes ne s'usent pas toujours uniformément, répéter donc cette mesure à divers endroits de la chaîne.

Écart maximal Ⓑ à l'endroit le plus long de la chaîne	272 mm (10,71 in)

  » Lorsque l'écart Ⓑ est supérieur à la valeur indiquée :
    – Remplacer la chaîne.

Info
Lors du remplacement de la chaîne, il est recommandé de remplacer également le pignon et la couronne.
En effet, les pignons ou couronnes usagés usent prématurément la nouvelle chaîne.

800201-10

– Vérifier l'usure du guide-chaîne.
  » Lorsque l'arête inférieure des axes de la chaîne se trouve à la hauteur ou sous le patin de chaîne :
    – Remplacer le guide-chaîne.
– Vérifier que le guide-chaîne est bien en place.
  » Si le guide-chaîne n'est pas fixé :
    – Serrer le guide-chaîne.

    Indications prescrites

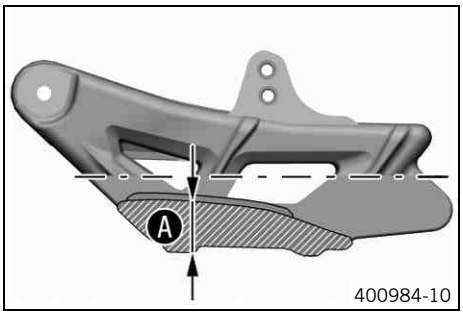
Vis guide-chaîne	M6	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**

800202-10

– Vérifier l'usure du patin de chaîne.
  » Lorsque l'arête inférieure des axes de la chaîne se trouve à la hauteur ou sous le patin de chaîne :
    – Remplacer le patin de chaîne.
– Vérifier que le patin de chaîne est bien en place.
  » Si le patin de chaîne n'est pas fixé :
    – Serrer le patin de chaîne.

    Indications prescrites

Vis patin (de chaîne)	M8	15 Nm (11,1 lbf ft)

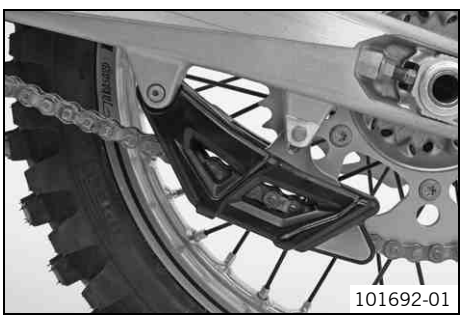


400984-10

– Mesurer l'épaisseur de matière Ⓐ sur le dessous du guide-chaîne.

Écart minimal Ⓐ au point le plus bas	12 mm (0,47 in)

  » Lorsque l'écart Ⓐ est inférieur à la cote indiquée :
    – Remplacer le guide-chaîne.


101692-01

– Vérifier que le guide-chaîne est bien en place.
  » Si le guide-chaîne est mal fixé :
    – Serrer le guide-chaîne.

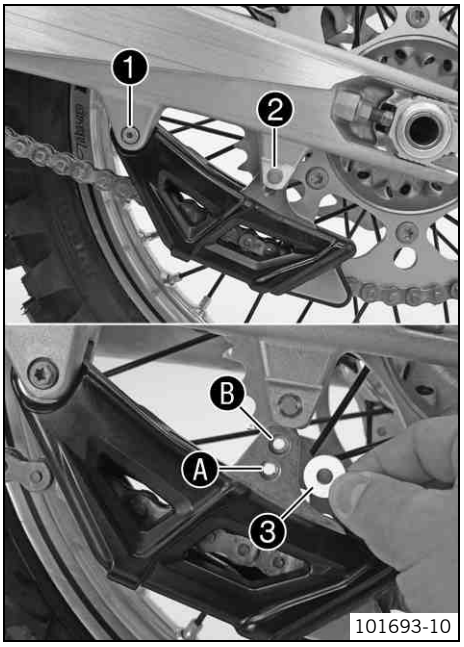
    Indications prescrites

Autres vis châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

Retouche

– Retirer la moto du socle réglable. (☛ p. 41)

11.41 Régler le guide-chaîne



– Desserrer la vis ❶. Enlever la vis ❷. Pivoter le guide-chaîne vers le bas.

Condition

Nombre de dents : ≤ 44 dents

– Introduire la douille à collet ❸ dans l'alésage Ⓐ. Positionner le guide-chaîne.
– Mettre la vis ❷ en place et serrer. Serrer la vis ❶.

Indications prescrites

Autres vis châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

Condition

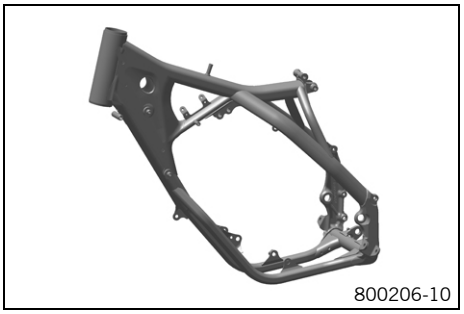
Nombre de dents : ≥ 45 dents

– Introduire la douille à collet ❸ dans l'alésage Ⓑ. Positionner le guide-chaîne.
– Mettre la vis ❷ en place et serrer. Serrer la vis ❶.

Indications prescrites

Autres vis châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

11.42 Vérifier le cadre



– Vérifier si le cadre présente des fissures et des déformations.
  » Si le cadre présente des fissures ou des déformations suite à des forces mécaniques :
    – Remplacer le cadre.

Info

Tout cadre endommagé par des forces mécaniques doit impérativement être remplacé. KTM n'autorise aucune réparation sur le cadre.

11.43 Vérifier le bras oscillant

– Vérifier si le bras oscillant présente des dommages, des fissures et des déformations.
  » Si le bras oscillant présente des dommages, des fissures ou des déformations :
    – Remplacer le bras oscillant.

Info

Tout bras oscillant endommagé doit impérativement être remplacé. KTM n'autorise aucune réparation sur le bras oscillant.

11.44 Contrôler la pose du câble d'accélérateur

Préparatifs

– Retirer la selle. (☛ p. 50)
– Déposer le réservoir de carburant. (☛ p. 54)

Travail principal
(125/150 SX)

– Contrôler la pose du câble d'accélérateur.

Le câble d'accélérateur doit être placé sur la partie arrière du guidon, à droite sur le cadre, sous le support du réservoir à carburant, vers le carburateur.

» Lorsque l'emplacement des câbles d'accélérateur ne correspond pas aux indications prescrites :

– Rectifier le positionnement des câbles d'accélérateur.

(150 XC USA)

– Contrôler la pose du câble d'accélérateur.

Le câble d'accélérateur doit être placé sur la partie arrière du guidon, à droite sur le cadre, sous le support du réservoir à carburant, vers le carburateur.

» Lorsque l'emplacement des câbles d'accélérateur ne correspond pas aux indications prescrites :

– Rectifier le positionnement des câbles d'accélérateur.

(250 SX EU, 250 SX USA)

– Contrôler la pose du câble d'accélérateur.

Le câble d'accélérateur doit être placé sur la partie arrière du guidon, à droite sur le cadre, sous le support du réservoir à carburant, vers le carburateur.

» Lorsque l'emplacement des câbles d'accélérateur ne correspond pas aux indications prescrites :

– Rectifier le positionnement des câbles d'accélérateur.

(250/300 XC)

– Contrôler la pose du câble d'accélérateur.

Le câble d'accélérateur doit être placé sur la partie arrière du guidon, à droite sur le cadre, sous le support du réservoir à carburant, vers le carburateur.

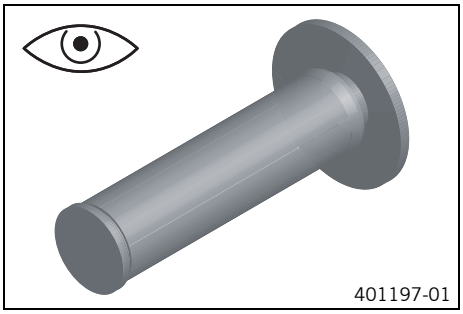
» Lorsque l'emplacement des câbles d'accélérateur ne correspond pas aux indications prescrites :

– Rectifier le positionnement des câbles d'accélérateur.

Retouche

– Monter le réservoir de carburant. (☛ p. 55)
– Remonter la selle. (☛ p. 50)

11.45 Vérifier le caoutchouc de poignée



– Vérifier les caoutchoucs des poignées au niveau du guidon (dommages, usure et fixation).

» Si un caoutchouc de poignée est endommagé, usé ou détaché :

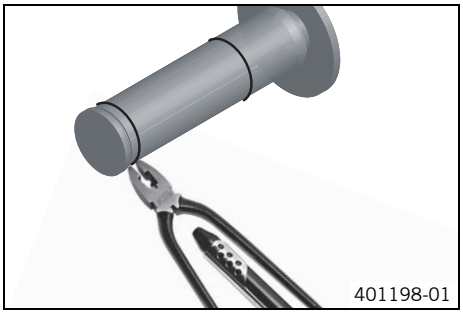
– Remplacer et bloquer le caoutchouc de poignée.

Colle pour caoutchouc de poignée (00062030051) (☛ p. 129)

11.46 Renforcer le blocage du caoutchouc de poignée

Préparatifs

– Vérifier le caoutchouc de poignée. (☛ p. 62)



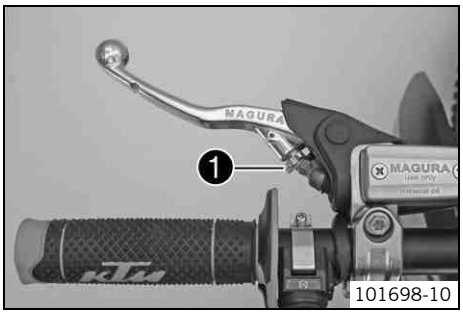
Travail principal

– Bloquer le caoutchouc de poignée en deux points avec le fil de blocage.

Fil de blocage (54812016000)
Pince à torsader (U6907854)

✓ Les extrémités torsadées du fil sont opposées aux paumes des mains et sont tournées vers le caoutchouc de la poignée.

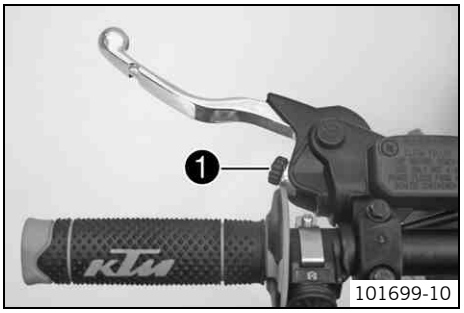
11.47 Régler la position de base du levier d'embrayage



(Tous les modèles 125/150)

– La vis de réglage ❶ permet de régler la position de base du levier d'embrayage en fonction de la taille de la main du pilote.

Info
La rotation de la vis de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre éloigne le levier d'embrayage du guidon.
La rotation de la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre rapproche le levier d'embrayage du guidon.
La plage de réglage est limitée.
Ne tourner la vis de réglage qu'à la main et ne pas forcer.
Ne pas effectuer de travaux de réglage durant le trajet.

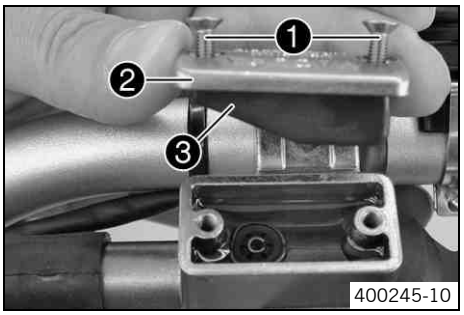


(Tous les modèles 250/300)
– La vis de réglage ❶ permet de régler la position de base du levier d'embrayage en fonction de la taille de la main du pilote.

Info
La rotation de la vis de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre fait se rapprocher le levier d'embrayage du guidon.
La rotation de la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre fait s'éloigner le levier d'embrayage du guidon.
La plage de réglage est limitée.
Ne tourner la vis de réglage qu'à la main et ne pas forcer.
Ne pas effectuer de travaux de réglage durant le trajet.

11.48 Contrôler/rectifier le niveau de liquide de l'embrayage hydraulique

Info
Le niveau de liquide augmente au fur et à mesure de l'usure des lamelles de la garniture d'embrayage.



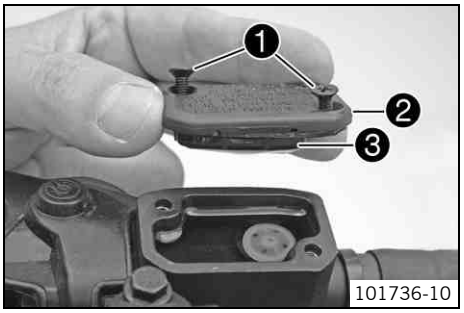
(Tous les modèles 125/150)
– Placer le réservoir de l'embrayage hydraulique sur le guidon en position horizontale.
– Enlever les vis ❶.
– Enlever le couvercle ❷ avec la membrane ❸.
– Contrôler le niveau de liquide.

Niveau de liquide sous le bord supérieur du réservoir	4 mm (0,16 in)

» Lorsque le niveau de liquide ne correspond pas aux indications prescrites :
– Rectifier le niveau de liquide de l'embrayage hydraulique.

Huile hydraulique (15) (☛ p. 126)

– Positionner le couvercle avec la membrane. Mettre les vis en place et serrer.



(Tous les modèles 250/300)
– Placer le réservoir de l'embrayage hydraulique sur le guidon en position horizontale.
– Enlever les vis ❶.
– Enlever le couvercle ❷ avec la membrane ❸.
– Contrôler le niveau de liquide.

Niveau de liquide sous le bord supérieur du réservoir	4 mm (0,16 in)

» Lorsque le niveau de liquide ne correspond pas aux indications prescrites :
– Rectifier le niveau de liquide de l'embrayage hydraulique.

Liquide de frein DOT 4/DOT 5.1 (☛ p. 127)

– Positionner le couvercle avec la membrane. Mettre les vis en place et serrer.

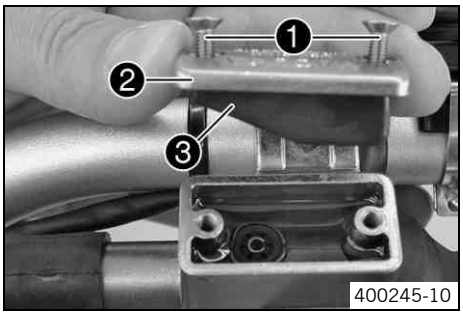
Info
Nettoyer aussitôt à l'eau le liquide de frein ayant débordé ou ayant été renversé.

11.49 Vidanger le liquide d'embrayage hydraulique

Avertissement

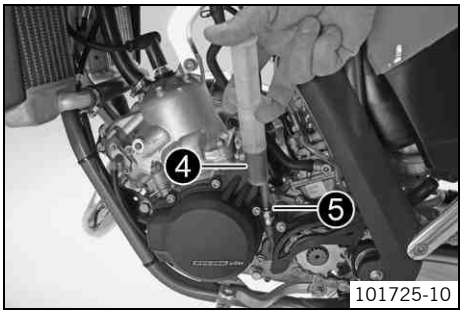
Nuisance sur l'environnement Certaines substances nuisent à l'environnement.

– Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.



(Tous les modèles 125/150)

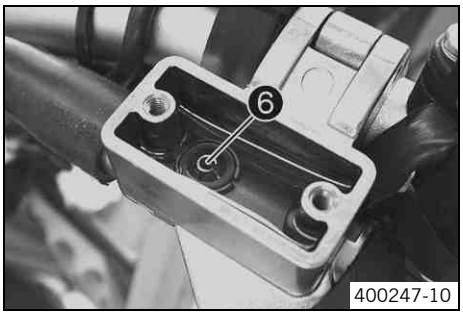
– Placer le réservoir de l'embrayage hydraulique sur le guidon en position horizontale.
– Enlever les vis ❶.
– Enlever le couvercle ❷ avec la membrane ❸.



– Remplir la seringue de purge ❹ de liquide approprié.

Seringue de purge (50329050000)
Huile hydraulique (15) (☛ p. 126)

– Enlever la vis de purge ❺ située sur le cylindre récepteur de l'embrayage et mettre en place la seringue de purge ❹.

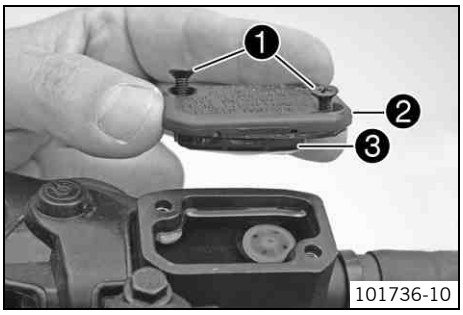


– Verser le liquide dans le circuit jusqu'à ce qu'il ressorte sans bulles par le passage ❻ du maître-cylindre.
– Retirer régulièrement du liquide du réservoir du maître-cylindre pour éviter un débordement.
– Retirer la seringue de purge. Remettre la vis de purge en place et la visser fermement.
– Rectifier le niveau de liquide de l'embrayage hydraulique.

Indications prescrites

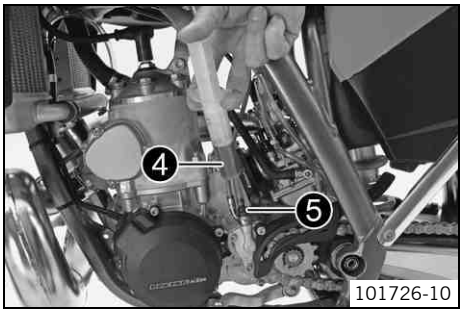
Niveau de liquide inférieur au bord supérieur du réservoir	4 mm (0,16 in)

– Positionner le couvercle avec la membrane. Mettre les vis en place et serrer.



(250 SX EU, 250 SX USA)

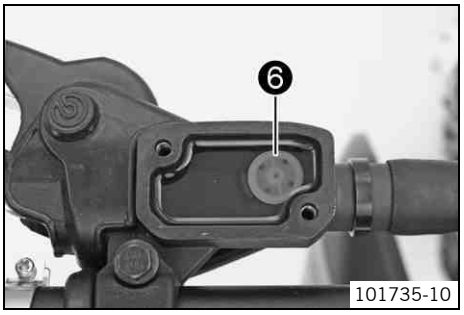
– Placer le réservoir de l'embrayage hydraulique sur le guidon en position horizontale.
– Enlever les vis ❶.
– Enlever le couvercle ❷ avec la membrane ❸.



– Remplir la seringue de purge ❹ de liquide approprié.

Seringue de purge (50329050000)
Liquide de frein DOT 4/DOT 5.1 (☛ p. 127)

– Enlever la vis de purge ❺ située sur le cylindre récepteur de l'embrayage et mettre en place la seringue de purge ❹.

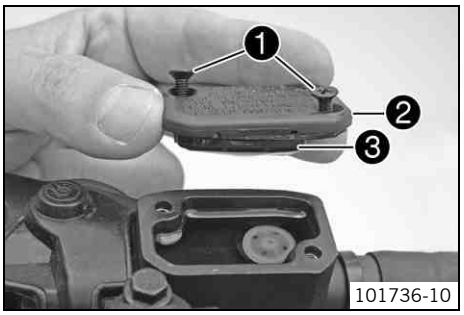


– Verser le liquide dans le circuit jusqu'à ce qu'il ressorte sans bulles par le passage ❻ du maître-cylindre.
– Retirer régulièrement du liquide du réservoir du maître-cylindre pour éviter un débordement.
– Retirer la seringue de purge. Remettre la vis de purge en place et la visser fermement.
– Rectifier le niveau de liquide de l'embrayage hydraulique.

Indications prescrites

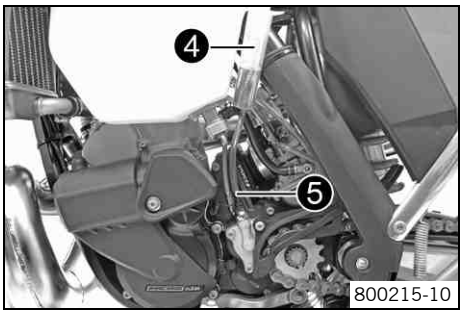
Niveau de liquide inférieur au bord supérieur du réservoir	4 mm (0,16 in)

– Positionner le couvercle avec la membrane. Mettre les vis en place et serrer.



(250/300 XC)

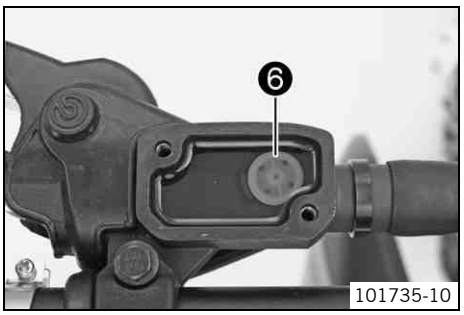
– Placer le réservoir de l'embrayage hydraulique sur le guidon en position horizontale.
– Enlever les vis ❶.
– Enlever le couvercle ❷ avec la membrane ❸.



– Remplir la seringue de purge ❹ de liquide approprié.

Seringue de purge (50329050000)
Liquide de frein DOT 4/DOT 5.1 (☛ p. 127)

– Enlever la vis de purge ❺ située sur le cylindre récepteur de l'embrayage et mettre en place la seringue de purge ❹.



– Verser le liquide dans le circuit jusqu'à ce qu'il ressorte sans bulles par le passage ❻ du maître-cylindre.
– Retirer régulièrement du liquide du réservoir du maître-cylindre pour éviter un débordement.
– Retirer la seringue de purge. Remettre la vis de purge en place et la visser fermement.
– Rectifier le niveau de liquide de l'embrayage hydraulique.

Indications prescrites

Niveau de liquide inférieur au bord supérieur du réservoir	4 mm (0,16 in)

– Positionner le couvercle avec la membrane. Mettre les vis en place et serrer.

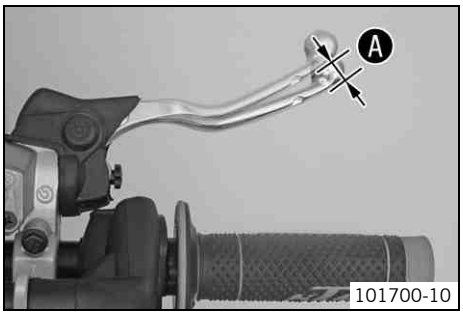
12 SYSTÈME DE FREIN

12.1 Vérifier la course libre du levier de frein à main

Avertissement

Risque d'accident Défaillance du système de freinage.

– Si le levier de frein à main n'est pas libre, la pression augmente dans le système de frein avant. Une surchauffe peut entraîner une panne du frein avant. Régler la course libre du levier de frein à main conformément aux consignes.



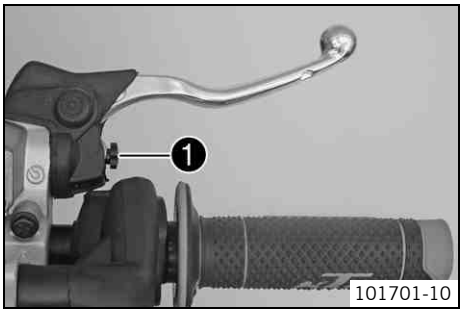
– Enfoncer le levier de frein à main vers l'avant et vérifier la course libre Ⓐ.

Course libre du levier de frein à main	≥ 3 mm (≥ 0,12 in)

» Lorsque la course libre ne correspond pas aux indications prescrites :

– Régler la position de base du levier de frein à main. (☛ p. 66)

12.2 Régler la position de base du levier de frein à main



– Vérifier la course libre du levier de frein à main. (☛ p. 66)

– Adapter la position de base du levier de frein à main avec la vis de réglage ❶ en fonction de la taille de la main du pilote.

Info

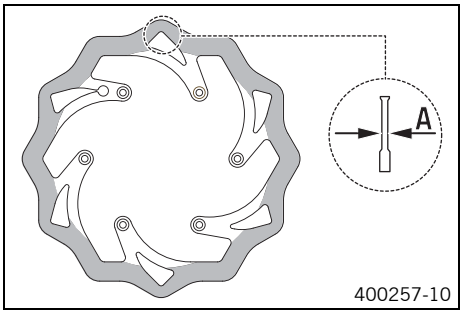
Lorsque la vis de réglage est tournée dans le sens des aiguilles d'une montre, le levier de frein à main s'éloigne du guidon.
Lorsque la vis de réglage est tournée dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, le levier de frein à main se rapproche du guidon.
La plage de réglage est limitée.
Ne tourner la vis de réglage qu'à la main et ne pas forcer.
Ne pas effectuer de travaux de réglage durant le trajet.

12.3 Contrôler les disques de frein

Avertissement

Risque d'accident Efficacité des freins amoindrie par un/des disque(s) de frein usé(s).

– Remplacer sans tarder le/les disque(s) de frein usé(s). (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)



– Vérifier l'épaisseur des disques de frein avant et arrière, en plusieurs endroits, par rapport à la cote Ⓐ.

Info

L'usure entraîne une diminution de l'épaisseur du disque de frein au niveau de la surface d'appui des plaquettes de frein.

Usure limite des disques de frein	
avant	2,5 mm (0,098 in)
arrière	3,5 mm (0,138 in)

» Lorsque l'épaisseur des disques de frein est inférieure à la valeur prescrite :

– Remplacer le disque de frein.

– Vérifier l'état des disques de frein avant et arrière et l'absence de fissures et de déformation.

» Si le disque de frein présente des fissures, des déformations ou qu'il est en mauvais état :

– Remplacer le disque de frein.

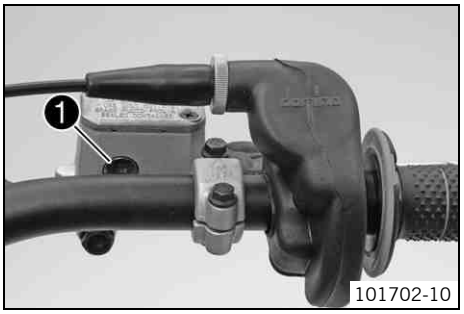
12.4 Contrôler le niveau de liquide de frein à l'avant

Avertissement
Risque d'accident Panne du système de freinage.

– Un niveau de liquide de frein inférieur au repère **MIN** peut résulter d'une fuite du système de freinage ou d'une forte usure des plaquettes de frein. Contrôler le système de frein, ne pas poursuivre le trajet. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

Avertissement
Risque d'accident Freinage réduit suite à un liquide de frein usé.

– Vidanger le liquide de frein des freins avant et arrière selon le plan d'entretien. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)



– Amener le réservoir de liquide de frein situé sur le guidon en position horizontale.
– Vérifier le niveau de liquide de frein sur le regard ❶.
  » Lorsque le niveau de liquide de frein est inférieur au repère **MIN** :
    – Faire l'appoint de liquide de frein à l'avant. 🔧 (☛ p. 67)

12.5 Faire l'appoint de liquide de frein à l'avant 🔧

Avertissement
Risque d'accident Panne du système de freinage.

– Un niveau de liquide de frein inférieur au repère **MIN** peut résulter d'une fuite du système de freinage ou d'une forte usure des plaquettes de frein. Contrôler le système de frein, ne pas poursuivre le trajet. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

Avertissement
Irritations de la peau En cas de contact avec la peau, le liquide de frein peut provoquer une irritation.

– Éviter le contact avec les yeux ou la peau. Ne pas laisser à la portée des enfants.
– Porter des vêtements de protection adéquats et des lunettes de protection.
– Si du liquide de frein pénètre dans les yeux, rincer à grande eau et consulter immédiatement un médecin.

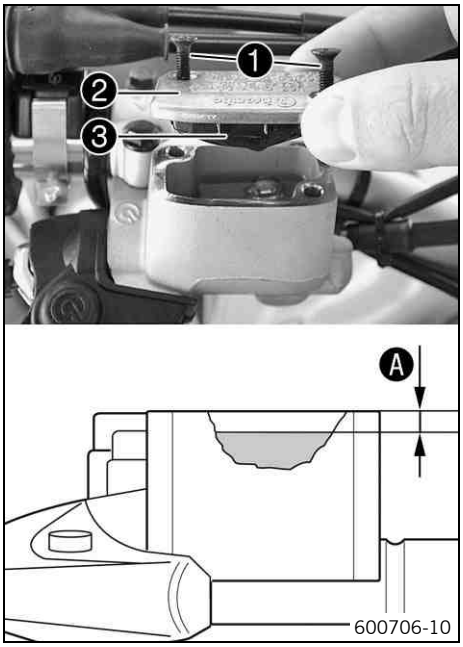
Avertissement
Risque d'accident Freinage réduit suite à un liquide de frein usé.

– Vidanger le liquide de frein des freins avant et arrière selon le plan d'entretien. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

Avertissement
Nuisance sur l'environnement Certaines substances nuisent à l'environnement.

– Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

Info
Ne jamais employer de liquide de frein DOT 5 ! Il est à base d'huile de silicone et sa couleur est pourpre. Les joints et les conduites de frein ne sont pas conçus pour le liquide de frein DOT 5.
Ne pas verser de liquide de frein sur la peinture des composants, risque de corrosion de la peinture !
N'utiliser que du liquide de frein propre et provenant d'un bidon hermétiquement fermé !



– Mettre le réservoir de liquide de frein monté au guidon en position horizontale.
– Enlever les vis ❶.
– Enlever le couvercle ❷ avec la membrane ❸.
– Faire l'appoint en liquide de frein jusqu'au repère Ⓐ.

Indications prescrites

Cote Ⓐ (niveau de liquide de frein sous le bord supérieur du réservoir)	5 mm (0,2 in)

Liquide de frein DOT 4/DOT 5.1 (☛ p. 127)

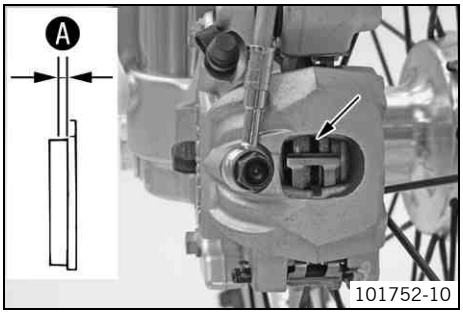
– Positionner le couvercle avec la membrane. Mettre les vis en place et serrer.

Info
Nettoyer aussitôt à l'eau le liquide de frein ayant débordé ou ayant été renversé.

12.6 Contrôler les plaquettes de frein avant

Avertissement
Risque d'accident Freinage réduit lorsque les plaquettes de frein sont usées.

– Remplacer sans tarder les plaquettes de frein usées. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)



– Vérifier que les plaquettes de frein ont l'épaisseur minimale Ⓐ.

Épaisseur minimale Ⓐ pour les plaquettes de frein	≥ 1 mm (≥ 0,04 in)

» Si les plaquettes de frein n'ont plus l'épaisseur minimale :
– Remplacer les plaquettes de frein avant. 🔧 (☛ p. 68)

– Vérifier l'état et la formation de fissures sur les plaquettes de frein.
» En présence d'endommagement et de fissures :
– Remplacer les plaquettes de frein avant. 🔧 (☛ p. 68)

12.7 Remplacer les plaquettes de frein avant 🔧

Avertissement
Risque d'accident Défaillance du système de freinage.

– Les travaux de maintenance et les réparations doivent être effectués dans les règles de l'art. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

Avertissement
Irritations de la peau En cas de contact avec la peau, le liquide de frein peut provoquer une irritation.

– Éviter le contact avec les yeux ou la peau. Ne pas laisser à la portée des enfants.
– Porter des vêtements de protection adéquats et des lunettes de protection.
– Si du liquide de frein pénètre dans les yeux, rincer à grande eau et consulter immédiatement un médecin.

Avertissement
Risque d'accident Freinage réduit suite à un liquide de frein usé.

– Vidanger le liquide de frein des freins avant et arrière selon le plan d'entretien. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

Avertissement
Risque d'accident Freinage réduit en raison d'huile ou de graisse sur les disques de frein.

– Veiller impérativement à ce que les disques de frein ne soient pas souillés d'huile ou de graisse, les traiter si nécessaire au moyen de nettoyant pour freins.

Avertissement

Risque d'accident Freinage réduit suite à l'utilisation de plaquettes de frein non agréées.

– De nombreuses plaquettes de frein disponibles dans le commerce n'ont pas été contrôlées ou agréées pour les véhicules KTM. La construction et le coefficient de frottement et ainsi l'efficacité de freinage peuvent notablement diverger des plaquettes de frein originales KTM. En cas d'utilisation de plaquettes de frein différentes des premières plaquettes, nous ne pouvons garantir qu'elles correspondent à l'agrément original. Dans ce cas, le véhicule ne correspond plus à la machine livrée originellement et la garantie expire immédiatement.

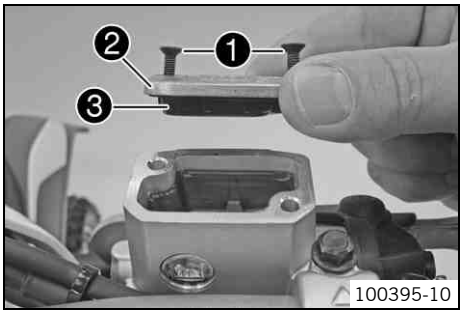
Avertissement

Nuisance sur l'environnement Certaines substances nuisent à l'environnement.

– Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

Info

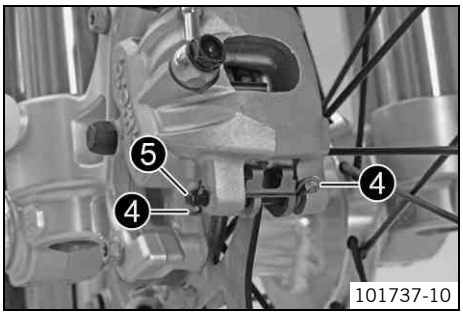
Ne jamais employer de liquide de frein DOT 5 ! Il est à base d'huile de silicone et sa couleur est pourpre. Les joints et les conduites de frein ne sont pas conçus pour le liquide de frein DOT 5.
Ne pas verser de liquide de frein sur la peinture des composants, risque de corrosion de la peinture !
N'utiliser que du liquide de frein propre et provenant d'un bidon hermétiquement fermé !



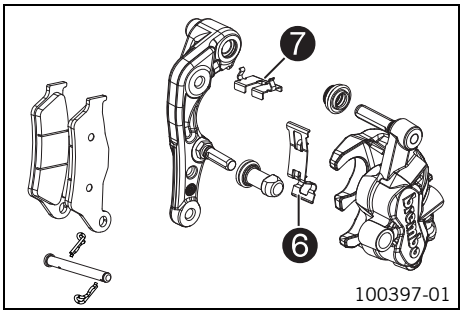
– Amener le réservoir de liquide de frein situé sur le guidon en position horizontale.
– Enlever les vis ❶.
– Enlever le couvercle ❷ avec la membrane ❸.
– Repousser l'étrier contre le disque à la main pour refouler les pistons. S'assurer que du liquide de frein ne déborde pas du réservoir et, l'absorber, le cas échéant.

Info

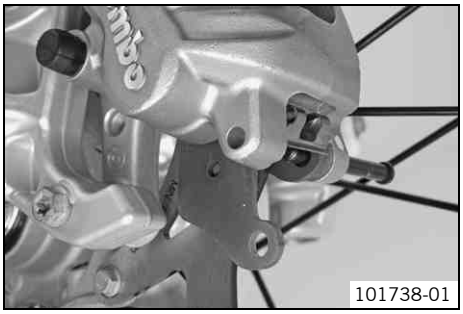
Vérifier que l'étrier n'est pas comprimé contre les rayons lors du refoulement des pistons.



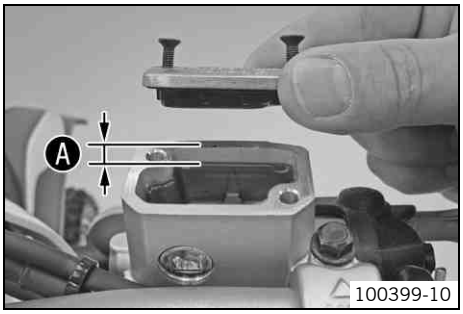
– Enlever la goupille à ressort ❹, retirer l'axe ❺ et enlever les plaquettes de frein.
– Nettoyer l'étrier et son support.



– S'assurer que la lame de ressort ❻ dans l'étrier de frein et la tôle de glissement ❼ dans le support sont correctement mises en place.



– Mettre en place les plaquettes de frein, insérer l'axe et bloquer avec la goupille à ressort.
– Actionner plusieurs fois le levier de frein à main jusqu'à ce que les plaquettes de frein soient en contact avec le disque et qu'une résistance soit perceptible.



– Rectifier le niveau de liquide de frein pour qu'il atteigne la cote ❹.

Indications prescrites

Cote ❹ (niveau de liquide de frein sous l'arête supérieure du réservoir)	5 mm (0,2 in)

Liquide de frein DOT 4/DOT 5.1 (☛ p. 127)

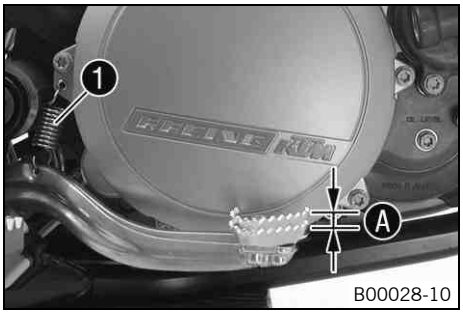
– Positionner le couvercle avec la membrane. Mettre les vis en place et serrer.

Info
Nettoyer aussitôt à l'eau le liquide de frein ayant débordé ou ayant été renversé.

12.8 Vérifier la course libre de la pédale de frein arrière

Avertissement
Risque d'accident Défaillance du système de freinage.

– Si la pédale de frein arrière n'est pas libre, la pression augmente dans le système de frein arrière. Une surchauffe peut entraîner une panne du frein arrière. Régler la course libre de la pédale de frein arrière conformément aux consignes.



– Décrocher le ressort ❶.
– Actionner plusieurs fois la pédale de frein arrière entre la butée de fin de course et le support du piston dans le maître-cylindre et vérifier la course libre ❹.

Indications prescrites

Course libre sur la pédale de frein arrière	3... 5 mm (0,12... 0,2 in)

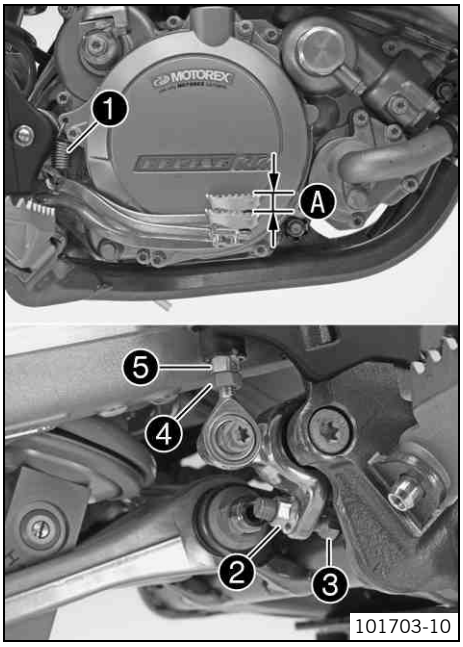
» Si la course libre ne correspond pas aux indications prescrites :
– Régler la position de base de la pédale de frein arrière. 🔧 (☛ p. 70)

– Fixer le ressort ❶.

12.9 Régler la position de base de la pédale de frein arrière 🔧

Avertissement
Risque d'accident Défaillance du système de freinage.

– Si la pédale de frein arrière n'est pas libre, la pression augmente dans le système de frein arrière. Une surchauffe peut entraîner une panne du frein arrière. Régler la course libre de la pédale de frein arrière conformément aux consignes.



– Décrocher le ressort ❶.
– Desserrer l'écrou ❹ et le faire revenir avec la tige ❺ jusqu'à ce que la course libre maximale soit disponible.
– Pour adapter individuellement le réglage de la position de base de la pédale de frein arrière, desserrer l'écrou ❷ et faire tourner la vis ❸ en conséquence.

Info
La plage de réglage est limitée.

– Faire tourner la tige ❺ jusqu'à ce que la course libre ❹ soit présente. Si nécessaire, adapter le réglage de la position de base de la pédale de frein arrière.

Indications prescrites

Course libre sur la pédale de frein arrière	3... 5 mm (0,12... 0,2 in)

– Maintenir la vis ❸ et serrer l'écrou ❷.

Indications prescrites

Écrou de butée de la pédale de frein arrière	M8	20 Nm (14,8 lbf ft)

– Maintenir la tige ❺ et serrer l'écrou ❹.

Indications prescrites

Autres écrous châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

– Fixer le ressort ❶.

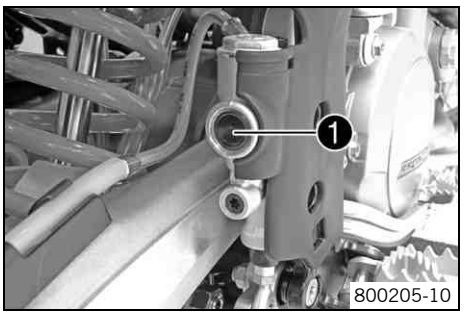
12.10 Contrôler le niveau de liquide de frein à l'arrière

Avertissement
Risque d'accident Panne du système de freinage.

– Un niveau de liquide de frein inférieur au repère **MIN** peut résulter d'une fuite du système de freinage ou d'une forte usure des plaquettes de frein. Contrôler le système de frein, ne pas poursuivre le trajet. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

Avertissement
Risque d'accident Freinage réduit suite à un liquide de frein usé.

– Vidanger le liquide de frein des freins avant et arrière selon le plan d'entretien. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)



– Positionner le véhicule à la verticale.
– Vérifier le niveau de liquide de frein sur le regard ❶.
  » Une bulle d'air est visible dans le regard ❶.
    – Faire l'appoint du liquide de frein à l'arrière. 🔧 (☛ p. 71)

12.11 Faire l'appoint du liquide de frein à l'arrière 🔧

Avertissement
Risque d'accident Panne du système de freinage.

– Un niveau de liquide de frein inférieur au repère **MIN** peut résulter d'une fuite du système de freinage ou d'une forte usure des plaquettes de frein. Contrôler le système de frein, ne pas poursuivre le trajet. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

Avertissement
Irritations de la peau En cas de contact avec la peau, le liquide de frein peut provoquer une irritation.

– Éviter le contact avec les yeux ou la peau. Ne pas laisser à la portée des enfants.
– Porter des vêtements de protection adéquats et des lunettes de protection.
– Si du liquide de frein pénètre dans les yeux, rincer à grande eau et consulter immédiatement un médecin.

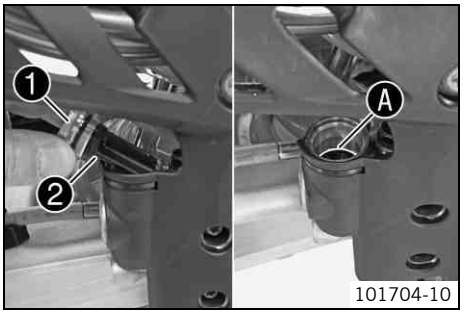
Avertissement
Risque d'accident Freinage réduit suite à un liquide de frein usé.

– Vidanger le liquide de frein des freins avant et arrière selon le plan d'entretien. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

Avertissement
Nuisance sur l'environnement Certaines substances nuisent à l'environnement.

– Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

Info
Ne jamais employer de liquide de frein DOT 5 ! Il est à base d'huile de silicone et sa couleur est pourpre. Les joints et les conduites de frein ne sont pas conçus pour le liquide de frein DOT 5.
Ne pas verser de liquide de frein sur la peinture des composants, risque de corrosion de la peinture !
N'utiliser que du liquide de frein propre et provenant d'un bidon hermétiquement fermé !



– Positionner le véhicule perpendiculairement au sol.
– Retirer le couvercle fileté ❶ avec la membrane ❷ et le joint torique.
– Rajouter du liquide de frein jusqu'au repère Ⓐ.

Liquide de frein DOT 4/DOT 5.1 (☛ p. 127)

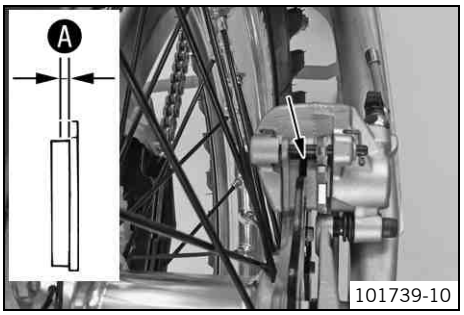
– Mettre le couvercle fileté avec la membrane et le joint torique en place.

Info
Nettoyer aussitôt à l'eau le liquide de frein ayant débordé ou ayant été renversé.

12.12 Vérifier les plaquettes de frein arrière

Avertissement
Risque d'accident Freinage réduit lorsque les plaquettes de frein sont usées.

– Remplacer sans tarder les plaquettes de frein usées. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)



– Vérifier que les plaquettes de frein ont l'épaisseur minimale Ⓐ.

Épaisseur de plaquettes de frein minimale Ⓐ	≥ 1 mm (≥ 0,04 in)

» Si les plaquettes de frein n'ont plus l'épaisseur minimale :
– Remplacer les plaquettes de frein arrière. 🔧 (☛ p. 72)

– Vérifier l'état et la formation de fissures sur les plaquettes de frein.
» En présence d'endommagement et de fissures :
– Remplacer les plaquettes de frein arrière. 🔧 (☛ p. 72)

12.13 Remplacer les plaquettes de frein arrière 🔧

Avertissement
Irritations de la peau En cas de contact avec la peau, le liquide de frein peut provoquer une irritation.

– Éviter le contact avec les yeux ou la peau. Ne pas laisser à la portée des enfants.
– Porter des vêtements de protection adéquats et des lunettes de protection.
– Si du liquide de frein pénètre dans les yeux, rincer à grande eau et consulter immédiatement un médecin.

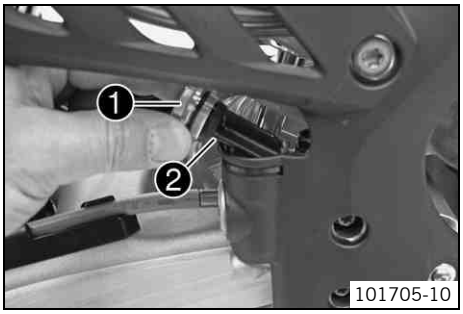
Avertissement
Risque d'accident Freinage réduit suite à un liquide de frein usé.

– Vidanger le liquide de frein des freins avant et arrière selon le plan d'entretien. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

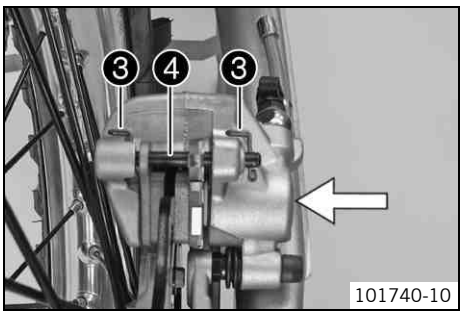
Avertissement
Nuisance sur l'environnement Certaines substances nuisent à l'environnement.

– Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

Info
Ne jamais employer de liquide de frein DOT 5 ! Il est à base d'huile de silicone et sa couleur est pourpre. Les joints et les conduites de frein ne sont pas conçus pour le liquide de frein DOT 5.
Ne pas verser de liquide de frein sur la peinture des composants, risque de corrosion de la peinture !
N'utiliser que du liquide de frein propre et provenant d'un bidon hermétiquement fermé !



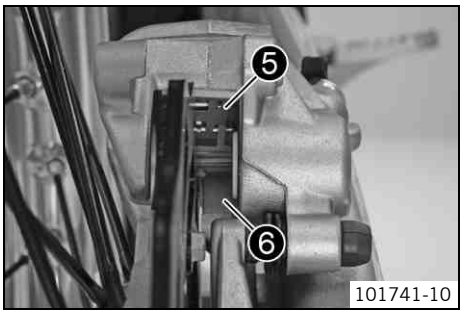
– Positionner le véhicule perpendiculairement au sol.
– Retirer le couvercle fileté ❶ avec la membrane ❷ et le joint torique.



– Pousser l'étrier de frein vers le disque de frein avec la main, pour refouler les pistons et s'assurer que le liquide de frein ne déborde pas du réservoir de liquide de frein, absorber le liquide le cas échéant.

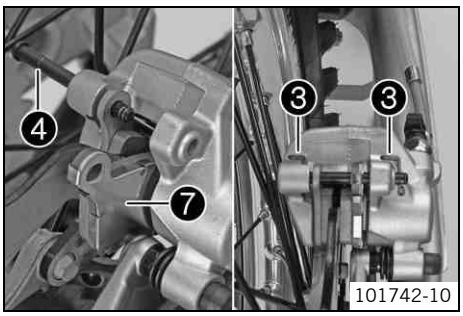
Info
Vérifier que l'étirer n'est pas comprimé contre les rayons lors du refoulement du piston.

– Enlever la goupille à ressort ❸, retirer l'axe ❹ et enlever les plaquettes de frein.
– Nettoyer l'étrier et son support.



– S'assurer que la lame de ressort ❺ dans l'étrier de frein et la tôle de glissement ❻ dans le support sont correctement mises en place.

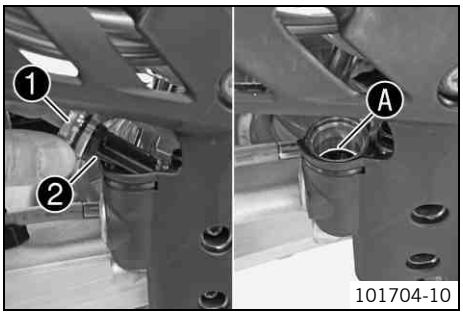
Info
La flèche sur la lame de ressort indique le sens de rotation du disque de frein.



– Mettre les plaquettes de frein et l'axe ❹ en place et installer la goupille à ressort ❸.

Info
Vérifier que la tôle anti-chaleur ❼ est bien mise en place sur la plaquette de frein coté piston.

– Actionner plusieurs fois la pédale de frein arrière jusqu'à ce que les plaquettes de frein soient au contact du disque et qu'une résistance se fasse sentir.



– Rectifier le niveau de liquide de frein jusqu'au repère Ⓐ.

Liquide de frein DOT 4/DOT 5.1 (☛ p. 127)

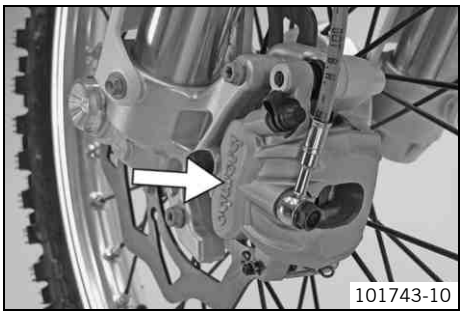
– Mettre le couvercle fileté ❶ avec la membrane ❷ et le joint torique en place et serrer l'ensemble.

Info
Nettoyer aussitôt à l'eau le liquide de frein ayant débordé ou ayant été renversé.

13.1 Déposer la roue avant

Préparatifs

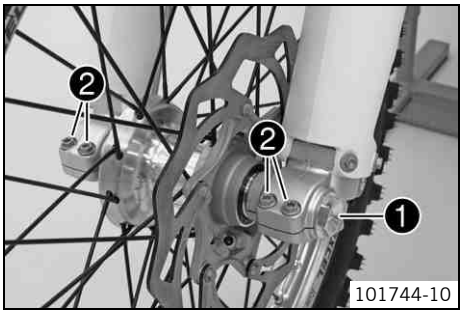
– Surélever la moto sur un socle réglable. (☛ p. 41)



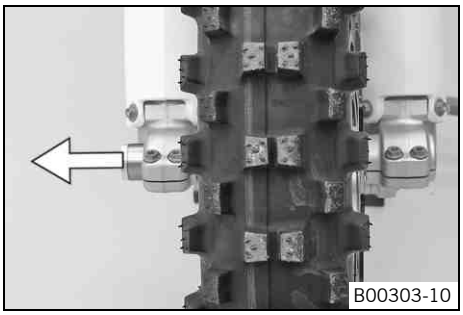
Travail principal

– Repousser l'étrier contre le disque à la main pour refouler les pistons.

Info
Vérifier que l'étrier n'est pas comprimé contre les rayons lors du refoulement des pistons.

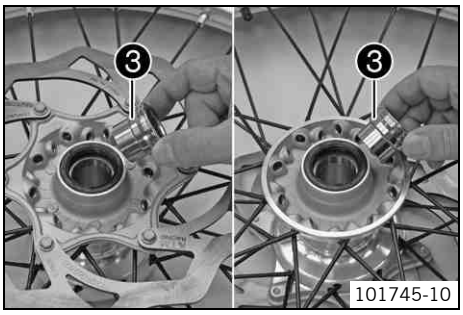


– Enlever la vis ❶.
– Desserrer les vis ❷.



– Tenir la roue avant et retirer l'axe. Retirer la roue avant de la fourche.

Info
Ne pas actionner le levier de frein à main quand la roue avant est démontée.
Déposer toujours la roue de manière à ce que le disque de frein ne soit pas endommagé.

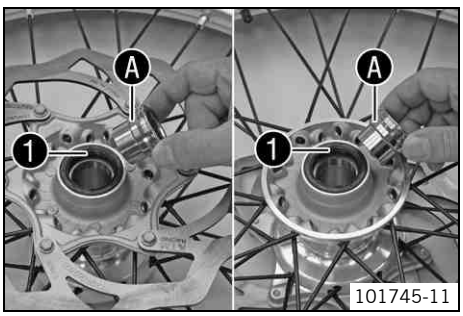


– Retirer les douilles-entretoises ❸.

13.2 Monter la roue avant

Avertissement
Risque d'accident Freinage réduit en raison d'huile ou de graisse sur les disques de frein.

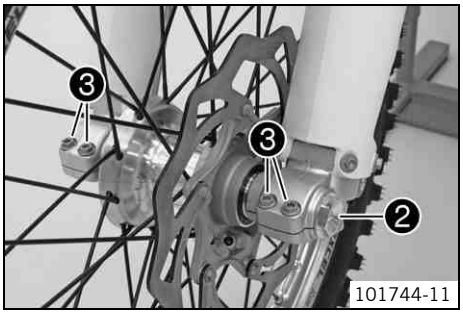
– Veiller impérativement à ce que les disques de frein ne soient pas souillés d'huile ou de graisse, les traiter si nécessaire au moyen de nettoyant pour freins.



– Vérifier l'usure et la dégradation de l'axe de roue.
  » Si l'axe de roue est endommagé ou usé :
    – Remplacer l'axe de roue.
– Nettoyer et graisser les bagues d'étanchéité ❶ et les surfaces de roulement Ⓐ des douilles-entretoises.

Graisse longue durée (☛ p. 129)

– Poser les douilles-entretoises.



– Soulever la roue avant vers la fourche, la positionner et engager l'axe.
– Mettre la vis ❷ en place et serrer.

Indications prescrites

Vis axe avant	M24x1,5	45 Nm (33,2 lbf ft)

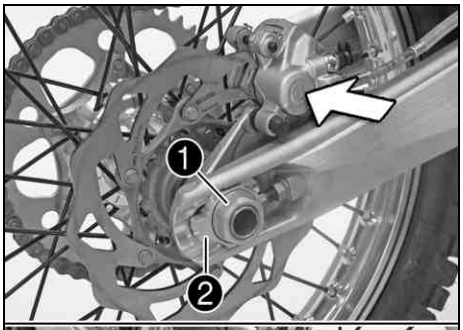
– Actionner plusieurs fois le levier de frein à main jusqu'à ce que les garnitures se plaquent contre le disque de frein.
– Retirer la moto du socle réglable. (☛ p. 41)
– Actionner le frein de la roue avant et enfoncer fermement la fourche plusieurs fois afin de positionner les bras de fourche.
– Serrer les vis ❸.

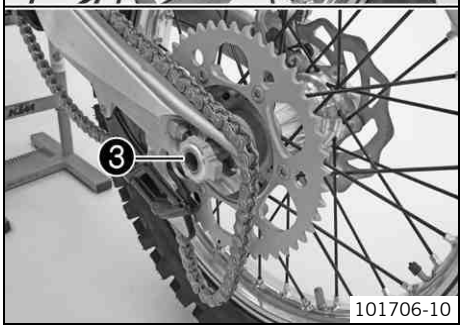
Indications prescrites

Vis fixation de l'axe de roue avant	M8	15 Nm (11,1 lbf ft)

13.3 Démonter la roue arrière

Préparatifs
– Surélever la moto sur un socle réglable. (☛ p. 41)



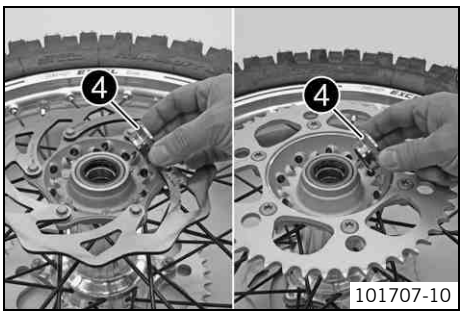


Travail principal
– Repousser l'étrier à la main en direction du disque pour refouler le piston.

Info
Vérifier que l'étirer n'est pas comprimé contre les rayons lors du refoulement du piston.

– Enlever l'écrou ❶.
– Retirer les tendeurs de chaîne ❷. Retirer l'axe ❸ de façon à ce que la roue arrière puisse être poussée vers l'avant.
– Pousser la roue arrière aussi loin que possible vers l'avant. Enlever la chaîne de la couronne.
– Tenir la roue arrière et retirer l'axe. Enlever la roue arrière du bras oscillant.

Info
Ne pas actionner le levier de frein au pied quand la roue arrière est démontée.
Déposer toujours la roue de manière à ce que le disque de frein ne soit pas endommagé.

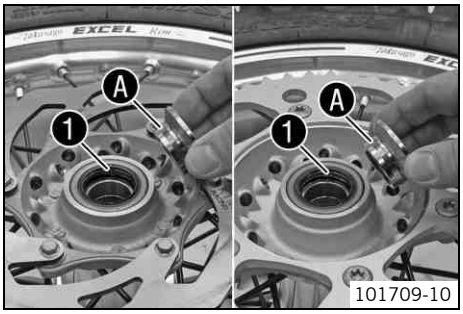


– Retirer les douilles-entretoises ❹.

13.4 Monter la roue arrière

Avertissement
Risque d'accident Freinage réduit en raison d'huile ou de graisse sur les disques de frein.

– Veiller impérativement à ce que les disques de frein ne soient pas souillés d'huile ou de graisse, les traiter si nécessaire au moyen de nettoyant pour freins.

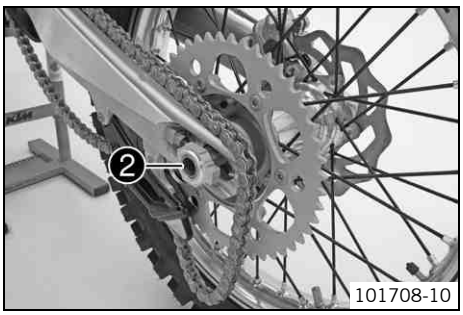


Travail principal

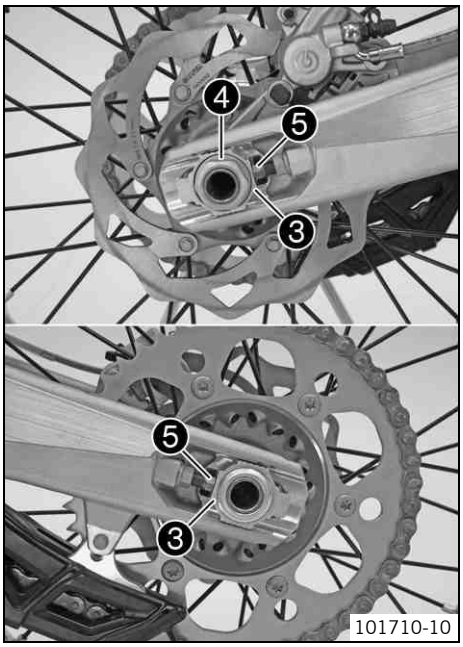
– Vérifier l'usure et la dégradation de l'axe de roue.
  » Si l'axe de roue est endommagé ou usé :
    – Remplacer l'axe de roue.
– Nettoyer et lubrifier les bagues d'étanchéité ❶ et la surface de roulement Ⓐ des douilles-entretoises.

Graisse longue durée (☛ p. 129)

– Poser les douilles-entretoises.



– Soulever la roue arrière dans le bras oscillant, positionner et insérer l'axe ❷.
– Placer la chaîne.



– Positionner les tendeurs de chaîne ❸. Mettre en place l'écrou ❹, mais ne pas serrer.
– Vérifier que les tendeurs de chaîne ❸ sont plaqués contre les vis de réglage ❺.
– Contrôler la tension de chaîne. (☛ p. 57)
– Serrer l'écrou ❹.

Indications prescrites

Écrou axe arrière	M25x1,5	80 Nm (59 lbf ft)

Info
La large plage de réglage des tendeurs de chaîne (32 mm (1,18 in)) permet l'introduction de différents rapports secondaires sur une même longueur de chaîne.
Les tendeurs de chaîne ❸ peuvent être pivotés à 180°.

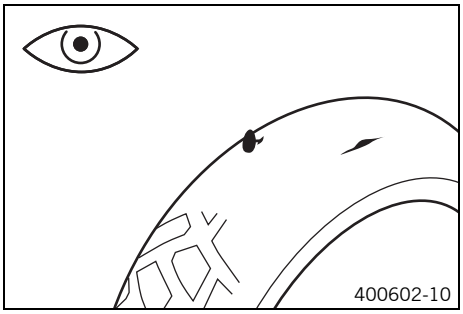
– Actionner plusieurs fois la pédale de frein arrière jusqu'à ce que les plaquettes de frein soient au contact du disque et qu'une résistance se fasse sentir.

Retouche

– Retirer la moto du socle réglable. (☛ p. 41)

13.5 Contrôler l'état des pneus

Info
Ne monter que des pneus homologués et/ou recommandés par KTM.
D'autres pneus peuvent avoir des répercussions négatives sur la conduite.
Le type de pneus, l'état des pneus et la pression d'air des pneus influencent la conduite de la moto.
Les roues avant et arrière ne doivent être équipées que de pneus de même profil.
Des pneus usagés agissent défavorablement sur la conduite, particulièrement sur route mouillée.



– Contrôler le dessin des pneus avant et arrière ainsi que l'absence d'objets incrustés et autres dégradations.
  » En présence de coupures sur le dessin des pneus, d'objets incrustés et autres dégradations :
    – Remplacer le pneu.
– Vérifier la profondeur du profil.

Info
Respecter la profondeur de profil minimale requise par la loi dans le pays correspondant.

Profondeur de profil minimale	≥ 2 mm (≥ 0,08 in)

» Si le profil n'a plus la profondeur minimale requise :
– Remplacer le pneu.

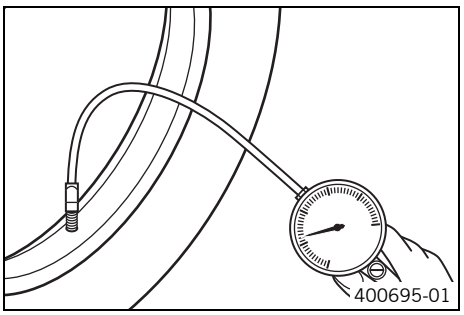
– Contrôler l'âge des pneus.

Info
La date de fabrication des pneus, généralement indiquée avec les inscriptions figurant sur le pneu, est désignée par les quatre derniers chiffres de la dénomination **DOT**. Les deux premiers chiffres correspondent à la semaine de fabrication et les deux derniers à l'année de fabrication.
Indépendamment de l'usure réelle des pneus, KTM préconise un changement de pneumatiques au plus tard tous les 5 ans.

» Lorsque le pneu a plus de 5 ans :
– Remplacer le pneu.

13.6 Contrôler la pression de l'air des pneus

Info
Une pression d'air insuffisante du pneu cause une usure anormale et une surchauffe du pneu.
Une pression d'air correcte du pneu contribue à un confort de conduite optimal et à une durée de vie maximale du pneu.



– Enlever le bouchon de valve.
– Vérifier la pression d'air du pneu quand le pneu est froid.

Pression d'air du pneu tout-terrain	
avant	1,0 bar (15 psi)
arrière	1,0 bar (15 psi)

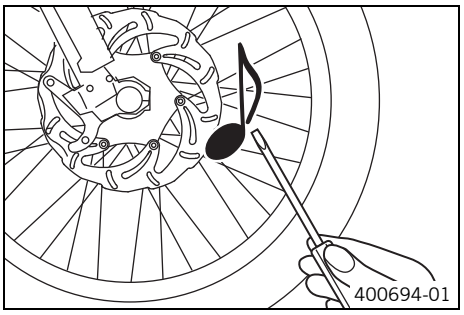
» Si la pression de l'air des pneus ne correspond pas aux indications prescrites :
– Rectifier la pression du pneu.

– Mettre le bouchon de valve en place.

13.7 Vérifier la tension des rayons

Avertissement
Risque d'accident Comportement routier instable en présence d'une mauvaise tension des rayons.
– Surveiller la tension des rayons. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

Info
Un rayon desserré déséquilibre la roue et entraîne le desserrement d'autres rayons.
Si les rayons sont trop tendus, ils risquent de craquer en cas de surcharge locale.
Vérifier la tension des rayons régulièrement, notamment sur une moto neuve.



– Battre légèrement contre chaque rayon avec un tournevis.

Info
La fréquence du son dépend de la longueur des rayons et de leur diamètre.
Des fréquences de son différentes alors que les rayons sont de même longueur et de même diamètre indiquent des tensions de rayon différentes.

Un son aigu doit retentir.

» Si les tensions des rayons varient :
– Rectifier la tension des rayons.

– Contrôler le couple de serrage des rayons.

Indications prescrites

Vis de rayon roue avant	M4,5	5… 6 Nm (3,7… 4,4 lbf ft)
Vis de rayon roue arrière	M4,5	5… 6 Nm (3,7… 4,4 lbf ft)

Clé dynamométrique avec divers embouts comprise dans le kit (58429094000)

14.1 Déposer la batterie (250/300 XC)

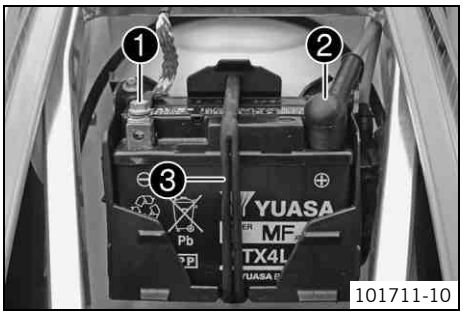
Avertissement

Risque de blessures L'acide et les gaz de la batterie entraînent de graves brûlures.

- Tenir les batteries hors de portée des enfants.
- Porter des vêtements de protection adéquats et des lunettes de protection.
- Éviter tout contact avec l'acide et les gaz de batterie.
- Éviter toute étincelle ou toute flamme nue à proximité de la batterie. Ne charger la batterie que dans des locaux bien ventilés.
- En cas de contact cutané, rincer à grande eau. Lorsque l'acide de batterie pénètre dans les yeux, rincer au moins pendant 15 minutes avec de l'eau et consulter un médecin.

Préparatifs

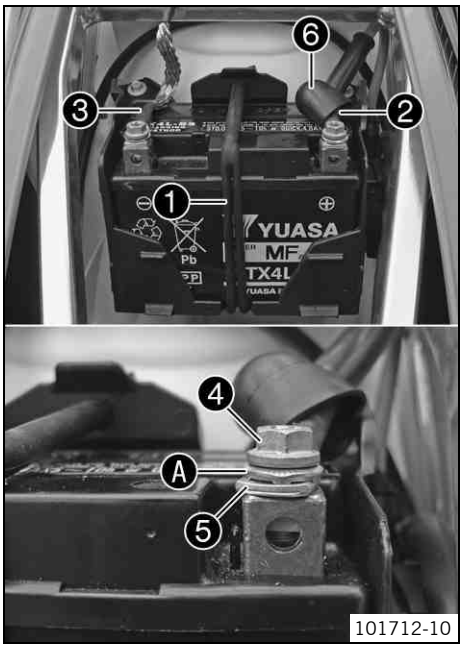
- Désactiver tous les consommateurs et arrêter le moteur.
- Retirer la selle. (☛ p. 50)



Travail principal

- Débrancher le câble négatif ❶ de la batterie.
- Retirer la protection du pôle positif ❷ et débrancher le câble positif de la batterie.
- Déconnecter et laisser pendre le ruban en caoutchouc ❸.
- Enlever la batterie par le haut.

14.2 Poser la batterie (250/300 XC)



Travail principal

- Mettre la batterie en place dans le compartiment de la batterie avec les pôles orientés vers l'avant.

Batterie (YTX4L-BS) (☛ p. 118)

- Fixer le ruban en caoutchouc ❶.
- Brancher le câble positif ❷ et le câble négatif ❸.

Indications prescrites

Vis de pôle de batterie	M5	2,5 Nm (1,84 lbf ft)

Info

Les disques de contact Ⓐ, entre les vis ❹ et les cosses ❺, doivent être montés avec les griffes orientées vers le bas.

- Repousser le cache du pôle positif ❻ sur le pôle positif.

Retouche

- Remonter la selle. (☛ p. 50)

14.3 Charger la batterie (250/300 XC)

Avertissement

Risque de blessures L'acide et les gaz de la batterie entraînent de graves brûlures.

- Tenir les batteries hors de portée des enfants.
- Porter des vêtements de protection adéquats et des lunettes de protection.
- Éviter tout contact avec l'acide et les gaz de batterie.
- Éviter toute étincelle ou toute flamme nue à proximité de la batterie. Ne charger la batterie que dans des locaux bien ventilés.
- En cas de contact cutané, rincer à grande eau. Lorsque l'acide de batterie pénètre dans les yeux, rincer au moins pendant 15 minutes avec de l'eau et consulter un médecin.

Avertissement

Nuisance sur l'environnement Les composants et les éléments de la batterie nuisent à l'environnement.

- Ne pas jeter les batteries avec les ordures ménagères. Veiller au recyclage des batteries défectueuses. Remettre les batteries à un concessionnaire KTM ou un centre de récupération de batteries usagées.

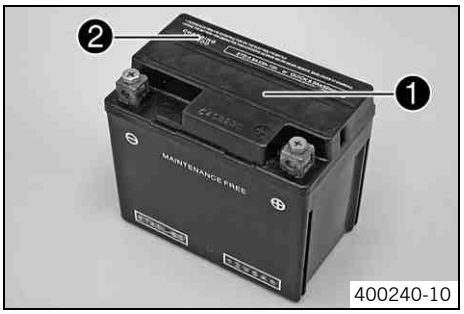
Avertissement

Nuisance sur l'environnement Certaines substances nuisent à l'environnement.

- Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

Info

Même lorsque la batterie n'est pas sollicitée, elle perd chaque jour de sa charge.
L'état de charge et la manière de charger jouent un rôle très important pour la durée de vie de la batterie.
Une charge rapide avec une forte intensité a des conséquences négatives sur la durée de vie.
Si l'intensité, la tension et le temps de charge sont dépassés, de l'électrolyte s'échappe par les soupapes de sécurité. La batterie perd ainsi de sa capacité.
Lorsque la batterie a été vidée par des essais de démarrage, la recharger sans délai.
Lorsque la batterie reste trop longtemps déchargée, la décharge est si profonde qu'elle provoque un sulfatage détruisant la batterie.
La batterie ne nécessite aucun entretien, autrement dit il n'est pas nécessaire de contrôler le niveau de l'électrolyte.



Préparatifs

- Désactiver tous les consommateurs et arrêter le moteur.
- Retirer la selle. (☛ p. 50)
- Débrancher le câble négatif pour éviter tout dommage sur le système électronique de la moto.

Travail principal

- Brancher la batterie sur le chargeur. Connecter le chargeur.

Chargeur de batterie (58429074000)

En outre, ce chargeur permet de tester la tension au repos, la capacité de démarrage de la batterie ainsi que l'alternateur. De plus, cet appareil empêche la surcharge de la batterie.

Info

Ne retirer en aucun cas le couvercle ❶.
Charger la batterie au maximum à 10 % de la capacité indiquée sur le boîtier ❷.

- Déconnecter le chargeur en fin de charge. Brancher la batterie.

Indications prescrites

L'intensité, la tension et le temps de charge ne doivent en aucun cas être dépassés.	
Charger régulièrement la batterie lorsque la moto n'est pas utilisée	3 mois

Retouche

- Remonter la selle. (☛ p. 50)

14.4 Remplacer le fusible général (250/300 XC)

Avertissement

Danger d'incendie L'utilisation de fusibles inadéquats peut entraîner une surcharge de l'équipement électrique.

– N'utiliser que des fusibles d'ampérage prescrit. Ne jamais court-circuiter ou réparer un fusible.

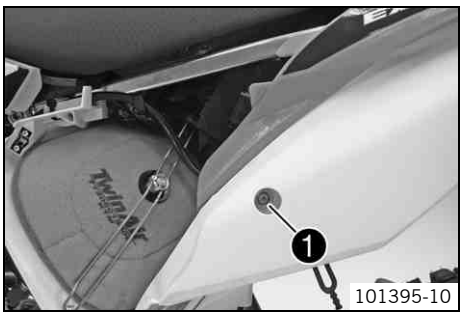
Info

Le fusible général permet de sécuriser l'ensemble des consommateurs électriques du véhicule. Il se trouve dans le boîtier du relais de démarrage, sous le couvercle du boîtier de filtre à air.

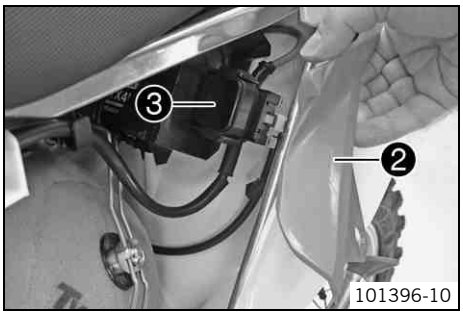
Préparatifs

– Désactiver tous les consommateurs et arrêter le moteur.
– Déposer le couvercle de boîtier de filtre à air. (☛ p. 51)

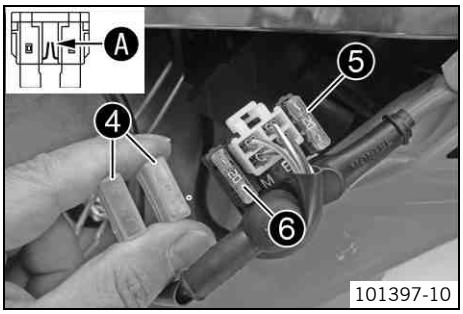
Travail principal



– Enlever la vis ❶.



– Soulever légèrement l'habillage arrière ❷ et sortir le relais de démarrage ❸ de son support.



– Retirer les capuchons ❹.
– Enlever le fusible général ❺ défectueux.

Info

Un fusible défectueux est reconnaissable au coupe-circuit Ⓐ ouvert.
Le relais de démarrage est également équipé d'un fusible de réserve ❻.

– Introduire un nouveau fusible général.

Fusible (58011109110)

– Contrôler le bon fonctionnement de l'équipement électrique.

Conseil

Mettre en place un nouveau fusible de réserve pour qu'il soit disponible, le cas échéant.

– Placer les capuchons.
– Placer le relais de démarrage sur la fixation et mettre le câble en place.
– Placer l'habillage arrière. Mettre la vis en place et serrer.

Indications prescrites

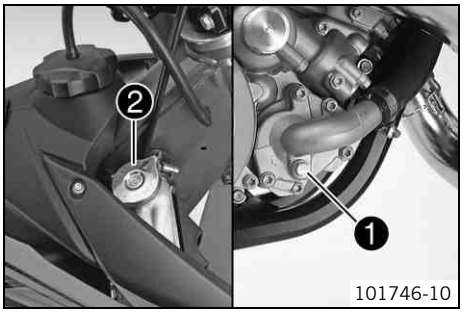
Autres vis châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

Retouche

– Installer le couvercle de boîtier de filtre à air. (☛ p. 51)

15 SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

15.1 Système de refroidissement

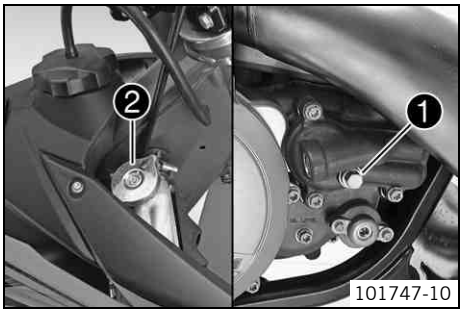


(Tous les modèles 125/150)

La pompe à eau ❶ provoque une circulation forcée du liquide de refroidissement dans le moteur.
La pression se formant pendant le chauffage du liquide est réglée par un système de soupapes dans le bouchon du radiateur ❷. La température de liquide de refroidissement indiquée peut être atteinte sans gêner le fonctionnement.

120 °C (248 °F)

Le refroidissement s'effectue par vent relatif.
Plus la vitesse est faible, plus l'efficacité du refroidissement est réduite. De la même manière, l'encrassement des ailettes du radiateur diminue l'efficacité du refroidissement.



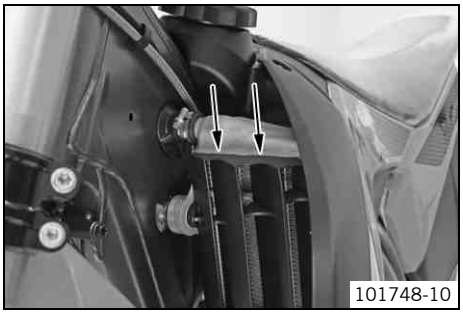
(Tous les modèles 250/300)

La pompe à eau ❶ provoque une circulation forcée du liquide de refroidissement dans le moteur.
La pression se formant pendant le chauffage du liquide est réglée par un système de soupapes dans le bouchon du radiateur ❷. La température de liquide de refroidissement indiquée peut être atteinte sans gêner le fonctionnement.

120 °C (248 °F)

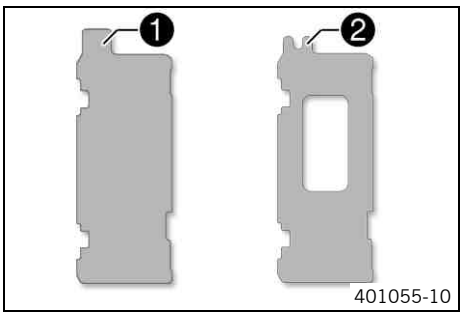
Le refroidissement s'effectue par vent relatif.
Plus la vitesse est faible, plus l'efficacité du refroidissement est réduite. De la même manière, l'encrassement des ailettes du radiateur diminue l'efficacité du refroidissement.

15.2 Cache du radiateur (Tous les modèles SX)



Le cache du radiateur est monté devant le radiateur de gauche, entre le protège-radiateur et le radiateur.
Le cache du radiateur permet de garder la température du liquide de refroidissement dans la plage admissible.

Température du liquide de refroidissement	65… 70 °C (149… 158 °F)



Le cache du radiateur est monté devant le radiateur de gauche, en fonction de la température ambiante.

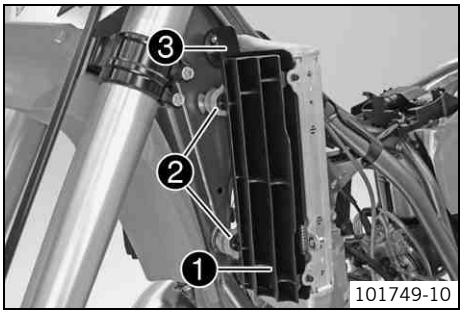
Cache de radiateur ❶ sans encoche	< 7 °C (< 45 °F)
Cache de radiateur ❷ avec encoche	7… 16 °C (45… 61 °F)
Sans cache de radiateur	> 16 °C (> 61 °F)

Info
Ne pas utiliser les deux types de cache de radiateur simultanément !

15.3 Déposer le cache du radiateur (Tous les modèles SX)

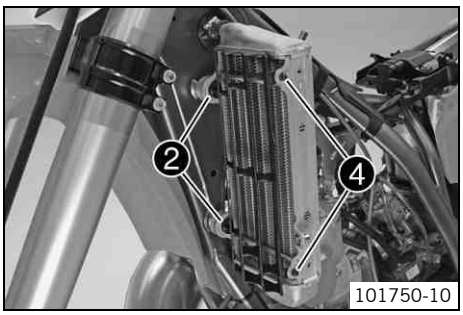
Préparatifs

– Retirer la selle. (☛ p. 50)
– Déposer le réservoir de carburant. 🔧 (☛ p. 54)



Travail principal

– Décrocher le protège-radiateur ❶ au niveau des points de montage ❷ et le déposer. Déposer le cache du radiateur ❸.



– Accrocher le protège-radiateur aux crochets ❹. Accrocher le radiateur aux points de montage ❷.

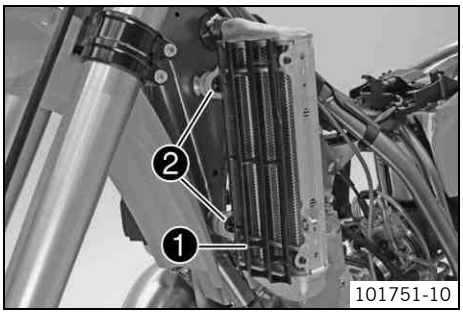
Retouche

– Monter le réservoir de carburant. 🔧 (☛ p. 55)
– Remonter la selle. (☛ p. 50)

15.4 Monter le cache du radiateur (Tous les modèles SX)

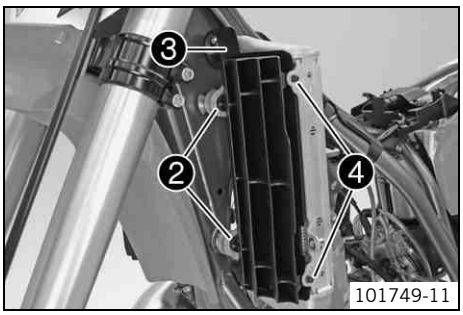
Préparatifs

– Retirer la selle. (☛ p. 50)
– Déposer le réservoir de carburant. 🔧 (☛ p. 54)



Travail principal

– Décrocher le protège-radiateur ❶ au niveau des points de montage ❷ et le déposer.



– Mettre en place le cache du radiateur ❸ et accrocher le protège-radiateur aux crochets ❹. Accrocher le radiateur aux points de montage ❷.

Retouche

– Monter le réservoir de carburant. 🔧 (☛ p. 55)
– Remonter la selle. (☛ p. 50)

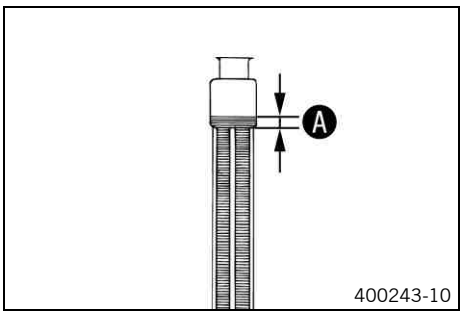
15.5 Contrôler l'antigel et le niveau de liquide de refroidissement

Avertissement
Danger de brûlure Le liquide de refroidissement est brûlant et maintenu sous pression pendant le fonctionnement de la moto.

– Ne pas ouvrir le radiateur, les durites de radiateur ou tout autre composant du système de refroidissement tant que le moteur est en température. Laisser refroidir le moteur et le système de refroidissement. En cas de brûlure, passer immédiatement les parties ébouillantées sous l'eau tiède.

Avertissement
Danger d'intoxication Le liquide de refroidissement est toxique et dangereux pour la santé.

– Éviter tout contact de liquide de refroidissement avec la peau, les yeux et les vêtements. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties entrées en contact avec le liquide de refroidissement. En cas d'ingestion de liquide de refroidissement, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements contaminés par le liquide de refroidissement. Tenir le liquide de refroidissement hors de portée des enfants.



Condition
Le moteur est froid.

– Placer la moto à la verticale sur une surface horizontale.
– Enlever le bouchon du système de refroidissement.
– Contrôler l'antigel du liquide de refroidissement.

−25... −45 °C (−13... −49 °F)

» Lorsque l'antigel du liquide de refroidissement ne correspond pas aux indications prescrites :
– Rectifier l'antigel du liquide de refroidissement.

– Vérifier le niveau de liquide de refroidissement dans le système.

Hauteur du liquide de refroidissement Ⓐ au-dessus des ailettes du système de refroidissement.	10 mm (0,39 in)

» Lorsque le niveau du liquide de refroidissement ne correspond pas aux indications prescrites :
– Rectifier le niveau de liquide de refroidissement.

Alternative 1

Liquide de refroidissement (☛ p. 127)

Alternative 2

Liquide de refroidissement (mélange prêt à l'emploi) (☛ p. 127)

– Mettre le bouchon de radiateur en place.

15.6 Contrôler le niveau de liquide de refroidissement

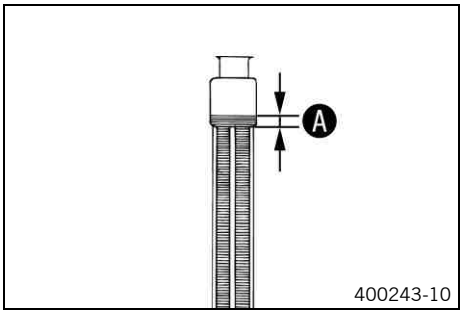
Avertissement
Danger de brûlure Le liquide de refroidissement est brûlant et maintenu sous pression pendant le fonctionnement de la moto.

– Ne pas ouvrir le radiateur, les durites de radiateur ou tout autre composant du système de refroidissement tant que le moteur est en température. Laisser refroidir le moteur et le système de refroidissement. En cas de brûlure, passer immédiatement les parties ébouillantées sous l'eau tiède.

Avertissement
Danger d'intoxication Le liquide de refroidissement est toxique et dangereux pour la santé.

– Éviter tout contact de liquide de refroidissement avec la peau, les yeux et les vêtements. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties entrées en contact avec le liquide de refroidissement. En cas d'ingestion de liquide de refroidissement, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements contaminés par le liquide de refroidissement. Tenir le liquide de refroidissement hors de portée des enfants.

Condition
Le moteur est froid.



– Placer la moto à la verticale sur une surface horizontale.
– Enlever le bouchon du système de refroidissement.
– Vérifier le niveau de liquide de refroidissement dans le système.

Le niveau du liquide de refroidissement ❹ dépasse les lamelles du système de refroidissement.	10 mm (0,39 in)

» Lorsque le niveau du liquide de refroidissement ne correspond pas aux indications prescrites :
– Rectifier le niveau de liquide de refroidissement.

Alternative 1

Liquide de refroidissement (☛ p. 127)

Alternative 2

Liquide de refroidissement (mélange prêt à l'emploi) (☛ p. 127)

– Mettre le bouchon de radiateur en place.

15.7 Vidanger le liquide de refroidissement

Avertissement

Danger de brûlure Le liquide de refroidissement est brûlant et maintenu sous pression pendant le fonctionnement de la moto.

– Ne pas ouvrir le radiateur, les durites de radiateur ou tout autre composant du système de refroidissement tant que le moteur est en température. Laisser refroidir le moteur et le système de refroidissement. En cas de brûlure, passer immédiatement les parties ébouillantées sous l'eau tiède.

Avertissement

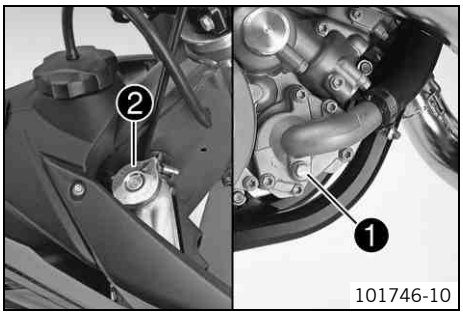
Danger d'intoxication Le liquide de refroidissement est toxique et dangereux pour la santé.

– Éviter tout contact de liquide de refroidissement avec la peau, les yeux et les vêtements. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties entrées en contact avec le liquide de refroidissement. En cas d'ingestion de liquide de refroidissement, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements contaminés par le liquide de refroidissement. Tenir le liquide de refroidissement hors de portée des enfants.

Condition

Le moteur est froid.

– Placer la moto en position droite.
– Placer un récipient approprié sous le couvercle de pompe à eau.

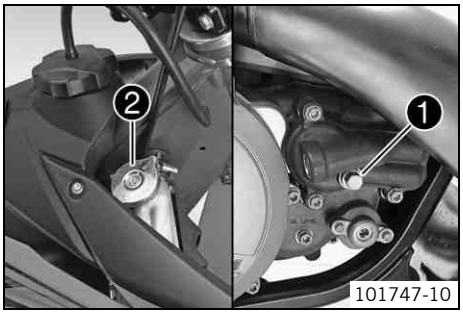


(Tous les modèles 125/150)

– Enlever la vis ❶. Enlever le bouchon ❷ du système de refroidissement.
– Vidanger entièrement le liquide de refroidissement.
– Installer et serrer la vis ❶ avec la nouvelle bague d'étanchéité.

Indications prescrites

Vis de vidange couvercle de pompe à eau	M10x1	15 Nm (11,1 lbf ft)



(Tous les modèles 250/300)

– Enlever la vis ❶. Enlever le bouchon ❷ du système de refroidissement.
– Vidanger entièrement le liquide de refroidissement.
– Installer et serrer la vis ❶ avec la nouvelle bague d'étanchéité.

Indications prescrites

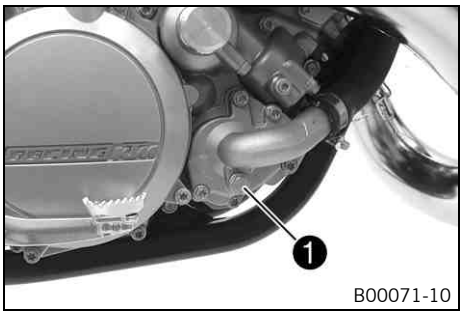
Vis de vidange couvercle de pompe à eau	M10x1	15 Nm (11,1 lbf ft)

15.8 Remplir de liquide de refroidissement

Avertissement

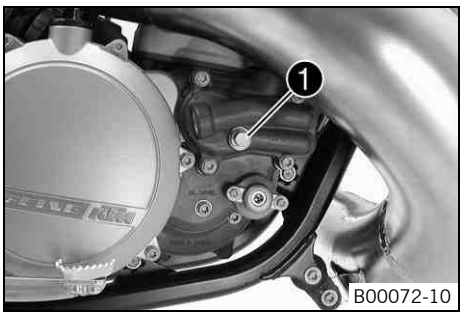
Danger d'intoxication Le liquide de refroidissement est toxique et dangereux pour la santé.

– Éviter tout contact de liquide de refroidissement avec la peau, les yeux et les vêtements. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties entrées en contact avec le liquide de refroidissement. En cas d'ingestion de liquide de refroidissement, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements contaminés par le liquide de refroidissement. Tenir le liquide de refroidissement hors de portée des enfants.



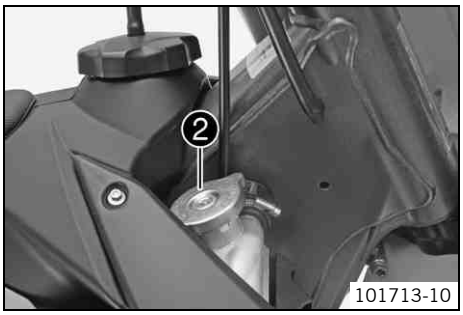
(Tous les modèles 125/150)

– S'assurer que la vis ❶ est fermement serrée.



(Tous les modèles 250/300)

– S'assurer que la vis ❶ est fermement serrée.

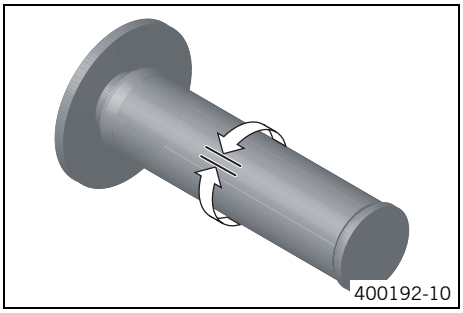


– Positionner la moto à la verticale.
– Remplir complètement le radiateur de liquide de refroidissement.

Liquide de refroidissement	1,2 l (1,3 qt.)	Liquide de refroidissement (☛ p. 127)
		Liquide de refroidissement (mélange prêt à l'emploi) (☛ p. 127)

– Mettre le bouchon de radiateur ❷ en place.
– Laisser le moteur monter en température.
– Contrôler le niveau de liquide de refroidissement. (☛ p. 84)

16.1 Contrôler le jeu du câble d'accélérateur


400192-10

– Vérifier que la poignée des gaz tourne sans effort.
– Mettre le guidon en position droite. Déplacer légèrement la poignée des gaz et calculer le jeu du câble d'accélérateur.

Jeu du câble d'accélérateur	2... 3 mm (0,08... 0,12 in)

» Lorsque le jeu du câble d'accélérateur ne correspond pas aux indications prescrites :
– Régler le jeu du câble d'accélérateur. 🔧 (☛ p. 87)

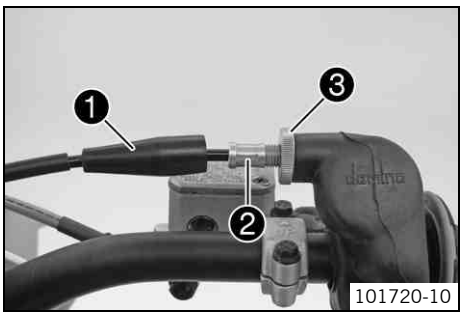
Danger
Danger d'intoxication Les gaz d'échappement sont toxiques et peuvent faire perdre conscience, ou même entraîner la mort.
– Ne laisser tourner le moteur qu'en milieu bien aéré, ne pas démarrer ni laisser le moteur fonctionner en milieu fermé sans système d'aération.

– Démarrer le moteur et le laisser tourner au ralenti. Tourner le guidon d'un extrême à l'autre.

Le régime de ralenti doit rester constant.

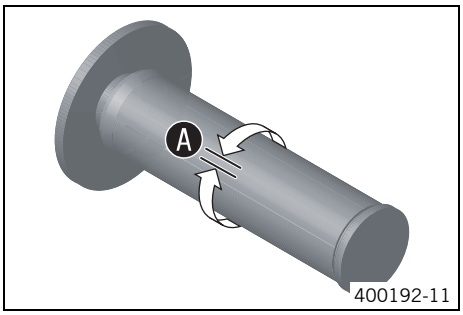
» Lorsque le régime de ralenti change :
– Régler le jeu du câble d'accélérateur. 🔧 (☛ p. 87)

16.2 Régler le jeu du câble d'accélérateur 🔧



101720-10

Travail principal
– Mettre le guidon en position droite.
– Repousser le cache-poussière ❶.
– S'assurer que la gaine du câble d'accélérateur est en butée dans la vis de réglage ❷.
– Desserrer l'écrou ❸.



400192-11

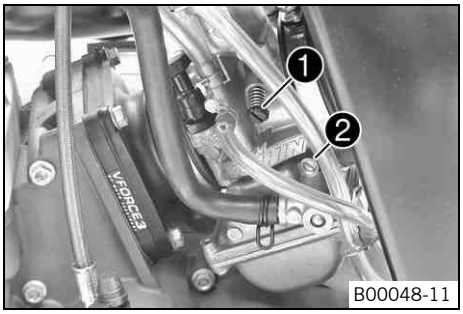
– Tourner la vis de réglage ❷ de façon à ce que le jeu du câble d'accélérateur soit disponible sur la poignée des gaz Ⓐ.
Indications prescrites

Jeu du câble d'accélérateur	2... 3 mm (0,08... 0,12 in)

– Serrer l'écrou ❸.
– Remettre le cache-poussière ❶ en place.

Retouche
– Vérifier que la poignée des gaz tourne sans effort.

16.3 Ralenti du carburateur



B00048-11

Le réglage de ralenti du carburateur a une forte incidence sur le comportement au démarrage, la stabilité du ralenti et la réponse du carburateur lors d'accélérations. Ceci signifie que lorsque le ralenti est réglé correctement, le moteur démarre plus facilement que lorsque le ralenti est mal réglé.

Info
Le carburateur et ses composants sont soumis à une forte usure du fait des vibrations du moteur. L'usure peut entraîner des dysfonctionnements.

Le réglage d'usine du carburateur correspond aux valeurs suivantes.
(125/150 SX)

Altitude au-dessus du niveau de la mer	500 m (1.640 ft)
Température ambiante	20 °C (68 °F)

Carburant Super sans plomb (octane 98) mélangé avec de l'huile moteur 2 temps (1:40) (☛ p. 126)

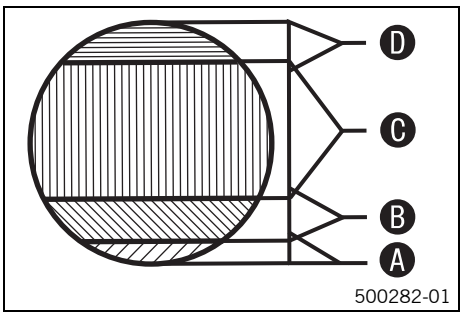
(150 XC USA)

Altitude au-dessus du niveau de la mer	500 m (1.640 ft)
Température ambiante	20 °C (68 °F)
Carburant Super sans plomb (octane 95) mélangé avec de l'huile moteur 2 temps (1:40) (☛ p. 126)	

(Tous les modèles 250/300)

Altitude au-dessus du niveau de la mer	500 m (1.640 ft)
Température ambiante	20 °C (68 °F)
Carburant Super sans plomb (octane 95) mélangé avec de l'huile moteur 2 temps (1:60) (☛ p. 126)	

La vis de réglage ❶ permet de régler le régime de ralenti.
La vis de régulation de l'air de ralenti ❷ permet de régler le mélange du régime de ralenti.



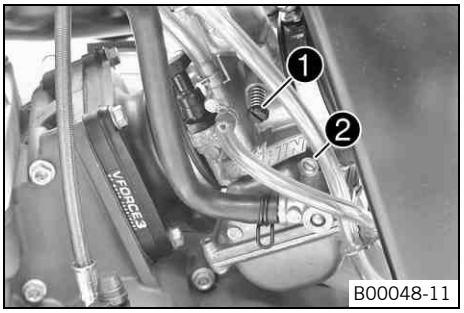
Plage de ralenti A
Fonctionnement avec boisseau fermé. Cette plage est régulée par le biais de la vis de réglage ❶ et de la vis de régulation de l'air de ralenti ❷.

Plage de transition B
Comportement du moteur à l'ouverture du boisseau. Cette plage est régulée par le biais du gicleur de ralenti et par la forme du boisseau.
Si malgré un bon réglage du ralenti et de la charge partielle, le moteur a tendance à avoir des ratés, fume énormément à l'ouverture du boisseau et n'atteint la pleine puissance que par à-coup à plein régime, alors le réglage du carburateur est trop riche ou le niveau du flotteur est trop élevé ou la vanne à pointeau du flotteur présente un défaut d'étanchéité.

Plage de régime partiel C
Fonctionnement avec boisseau partiellement ouvert. Cette plage est régulée par le biais de l'aiguille de gicleur (forme et position). Dans la plage inférieure, le réglage du ralenti et, en plage supérieure, le gicleur principal entrent en ligne de compte pour la régulation du moteur.
Lorsque le boisseau est partiellement ouvert, si le moteur tourne avec des ratés, l'aiguille de gicleur doit être descendue d'un cran. Si le moteur cogne surtout lors des accélérations lorsqu'il atteint la pleine puissance, l'aiguille de gicleur doit être relevée. Si les phénomènes ci-dessus surviennent pendant le ralenti ou juste au-dessus, la régulation du ralenti doit être appauvrie en cas de ratés du moteur, et enrichie en cas de cognements.

Pleine charge D
Fonctionnement avec boisseau ouvert (plein gaz). Cette plage est régulée par le biais du gicleur principal et de l'aiguille de gicleur.
Lorsque l'isolant d'une bougie neuve devient très clair ou blanc après un bref trajet à plein gaz, ou encore si le moteur cogne, un gicleur principal plus grand doit être utilisé. Lorsque l'isolateur devient marron ou rouille, un gicleur principal plus petit doit être utilisé.

16.4 Carburateur - régler le ralenti 🔧



– Visser la vis de régulation de l'air de ralenti ❷ jusqu'en butée, puis et effectuer le réglage de base prescrit.

Indications prescrites

Vis de régulation de l'air de ralenti (125 SX EU, 125 SX USA)	
ouvert	1,5 tours
Vis de régulation de l'air de ralenti (150 SX EU, 150 SX USA)	
ouvert	2 tours
Vis de régulation de l'air de ralenti (150 XC USA)	
ouvert	1,5 tours
Vis de régulation de l'air de ralenti (250 SX EU, 250 SX USA)	
ouvert	2 tours
Vis de régulation de l'air de ralenti (250 XC EU/USA)	
ouvert	1,5 tours
Vis de régulation de l'air de ralenti (300 XC EU/USA)	
ouvert	2 tours

– Monter le moteur en température.

Indications prescrites

Durée d'échauffement	≥ 5 min

Danger

Danger d'intoxication Les gaz d'échappement sont toxiques et peuvent faire perdre conscience, ou même entraîner la mort.

– Ne laisser tourner le moteur qu'en milieu bien aéré, ne pas démarrer ni laisser le moteur fonctionner en milieu fermé sans système d'aération.

– Avec la vis de réglage ❶, régler le régime de ralenti.

Indications prescrites

Fonction starter désactivée – Le starter est enfoncé jusqu'en butée. (☛ p. 16)	
Régime de ralenti	1.400... 1.500 1/min

– Tourner lentement la vis de régulation de l'air de ralenti ❷ dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le régime commence à baisser.
– Noter la position, puis tourner lentement la vis de régulation de l'air de ralenti en sens inverse, jusqu'à ce que le régime baisse.
– Entre ces deux positions, rechercher le point auquel le moteur tourne le plus vite.

Info

Si le régime de ralenti devait alors être trop élevé, le réduire à une valeur normale et recommencer les opérations précédentes.
Si la méthode décrite ne permet pas d'obtenir un résultat satisfaisant, le gicleur de ralenti n'est éventuellement pas correctement dimensionné.
Si le régime ne bouge pas alors que la vis de régulation de l'air de ralenti est vissée à fond, monter un gicleur plus petit.
Après le remplacement du gicleur, recommencer le réglage complet.
À la suite d'une variation importante de la température extérieure ou en cas de forte différence d'altitude, procéder à nouveau au réglage du ralenti.

16.5 Vidanger la cuve à niveau constant du carburateur

Danger

Danger d'incendie Le carburant est facilement inflammable.

– Ne jamais faire le plein du véhicule à proximité de flammes ou de cigarettes allumées et toujours arrêter le moteur. Veiller à ne pas répandre de carburant sur des parties brûlantes du véhicule. Essuyer immédiatement le carburant répandu.
– Le carburant contenu dans le réservoir se dilate sous l'effet de la chaleur et peut déborder lorsque le réservoir est trop rempli. Tenir compte des indications concernant le remplissage du réservoir.

Avertissement

Danger d'intoxication Le carburant est toxique et constitue un danger pour la santé.

– Éviter tout contact de la peau, des yeux ou des vêtements avec le carburant. Ne pas respirer les vapeurs de carburant. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties entrées en contact avec le carburant. En cas d'ingestion de carburant, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements entrés en contact avec du carburant. Stocker le carburant dans les règles de l'art dans un jerrycan approprié et le tenir hors de portée des enfants.

Avertissement

Danger pour l'environnement Une manipulation inadéquate du carburant constitue un danger pour l'environnement.

– Le carburant ne doit pas pénétrer dans la nappe phréatique, le sol ou les canalisations.

Info

Effectuer cette opération lorsque le moteur est froid.
La présence d'eau dans la cuve à niveau constant entraîne des anomalies de fonctionnement.

Préparatifs

(Tous les modèles SX)

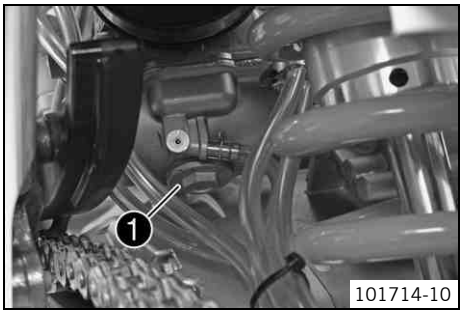
– Tourner le robinet d'essence ❶ en position **OFF**. (Figure 601185-10☛ p. 15)

✓ Le carburant ne s'écoule pas du réservoir de carburant ers le carburateur.

(Tous les modèles XC)

– Tourner le robinet d'essence ❶ en position **OFF**. (Figure 601157-11☛ p. 16)

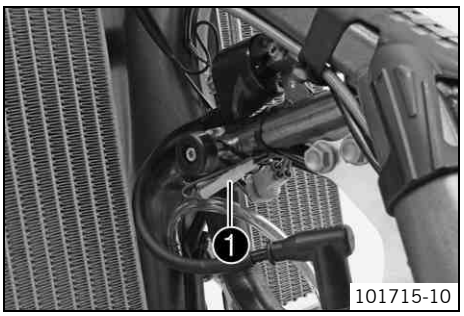
✓ Le carburant ne s'écoule pas du réservoir de carburant vers le carburateur.



Travail principal

– Déposer un chiffon sous le carburateur pour absorber le carburant qui fuit.
– Retirer le vis d'arrêt ❶.
– Laisser le carburant s'écouler entièrement.
– Mettre le bouchon en place et serrer.

16.6 Connecteur de courbe d'allumage



La connexion Jack ❶ se situe devant le réservoir de carburant du côté gauche du cadre.

États possibles

- Soft – La connexion Jack est débranchée, un meilleur confort de conduite est atteint.
- Performance – La connexion Jack est raccordée, une performance plus élevée est atteinte.

16.7 Modifier la courbe d'allumage

Commuter la courbe d'allumage de Performance à Soft.

– Débrancher la fiche ❶. (Figure 101715-10☛ p. 90)

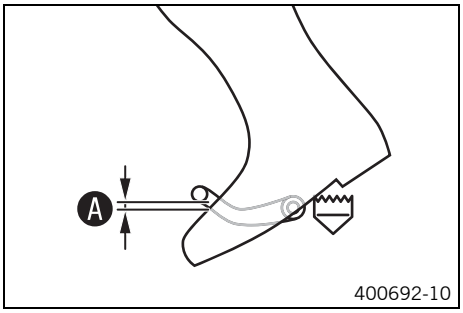
✓ Soft – Meilleur confort de conduite

Commuter la courbe d'allumage de Soft à Performance.

– Brancher la fiche ❶. (Figure 101715-10☛ p. 90)

✓ Performance – Puissance supérieure

16.8 Contrôler la position de base du sélecteur

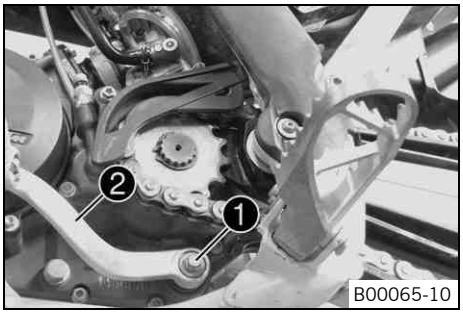


– En position de conduite, s'asseoir sur le véhicule et déterminer la distance Ⓐ entre l'arête supérieure de la botte et le sélecteur de vitesse.

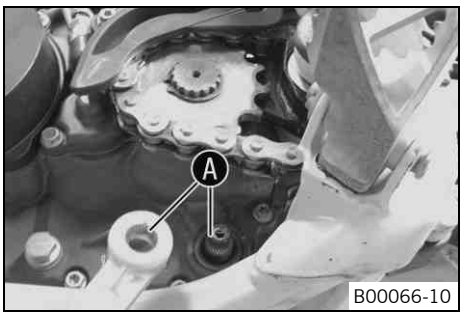
Distance entre le sélecteur et le bord supérieur de la botte	10... 20 mm (0,39... 0,79 in)

» Le distance ne correspond pas à la spécification :
– Régler la position de base du sélecteur. 🔧 (☛ p. 91)

16.9 Régler la position de base du sélecteur 🔧



– Retirer la vis ❶ et déposer le sélecteur ❷.



– Nettoyer la denture Ⓐ du sélecteur et de l'arbre de sélection.
– Amener le sélecteur dans la position souhaitée sur l'arbre de sélection et faire s'engrener la denture.

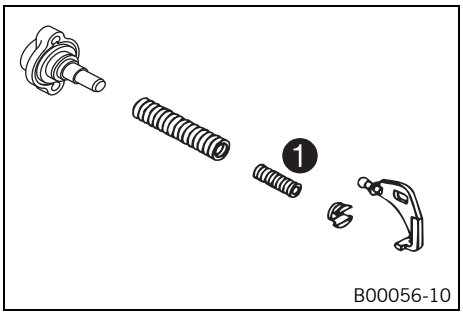
Info
La plage de réglage est limitée.
Le sélecteur ne doit toucher aucun composant pendant l'opération.

– Mettre la vis en place et serrer.

Indications prescrites

Vis sélecteur	M6	14 Nm (10,3 lbf ft)	**Loctite® 243™**

16.10 Caractéristique du moteur - ressort auxiliaire (Tous les modèles 250/300)



Le ressort auxiliaire se trouve sur le côté droit du moteur sous le couvercle de pompe à eau.

États possibles

- Ressort auxiliaire avec repère jaune – Ressort auxiliaire monté à la livraison avec réglage moyen (standard) pour un bon confort de conduite.
- Ressort auxiliaire avec repère vert – Les pièces jointes contiennent des ressorts auxiliaire pour une conduite encore plus souple.
- Ressort auxiliaire avec repère rouge – Les pièces jointes contiennent des ressorts secondaires pour une conduite plus agressive.

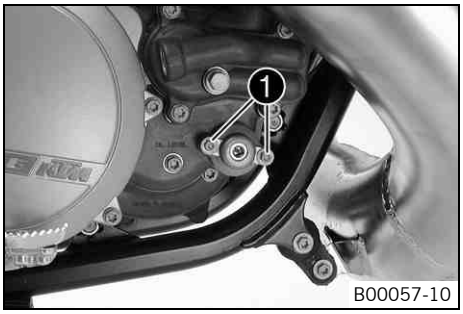
La caractéristique du moteur peut varier en fonction des épaisseurs du ressort auxiliaire ❶.

16.11 Caractéristique du moteur - régler le ressort auxiliaire 🔧 (Tous les modèles 250/300)

Avertissement
Risque de brûlures Certaines pièces du véhicule deviennent brûlantes pendant la conduite du véhicule.

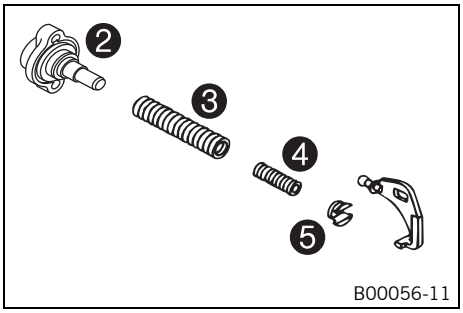
– Ne pas venir en contact avec les pièces chaudes, telles que l'échappement, le radiateur, le moteur, l'amortisseur et le système de frein. Avant de commencer à travailler sur ces pièces, les laisser refroidir.

Préparatifs
– Incliner le motocycle d'env. 45° vers la gauche et l'assurer dans cette position pour l'empêcher de tomber.

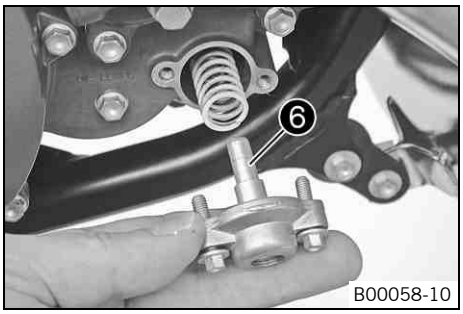


Travail principal

– Enlever les vis ❶.



– Retirer le bouchon ❷, le ressort de réglage ❸, le ressort auxiliaire ❹ et l'insert de ressort ❺ du carter d'embrayage.
– Extraire les deux ressorts de l'insert de ressort.



– Monter le ressort auxiliaire souhaité ❹ et le ressort de réglage ❸ et les emmancher ensemble dans le carter d'embrayage.

Ressort auxiliaire avec repère jaune (54637072300)
Ressort auxiliaire avec repère vert (54837072100)
Ressort auxiliaire avec repère rouge (54837072000)

✓ L'encoche de l'insert de ressort ❺ vient correspondre avec le renvoi d'angle.

Info

La vis ❻ ne doit en aucun cas être tournée, pour ne pas altérer la caractéristique moteur.

– Contrôler le joint torique sur le bouchon.
– Mettre le bouchon en place.
– Mettre les vis en place et serrer.

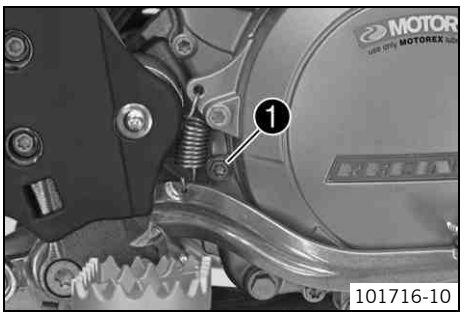
Indications prescrites

Vis couvercle de valve d'échappement	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)

17.1 Contrôler le niveau d'huile de boîte

Info
Le niveau d'huile de boîte doit être contrôlé lorsque le moteur est froid.

Préparatifs
– Placer la moto à la verticale sur une surface horizontale.

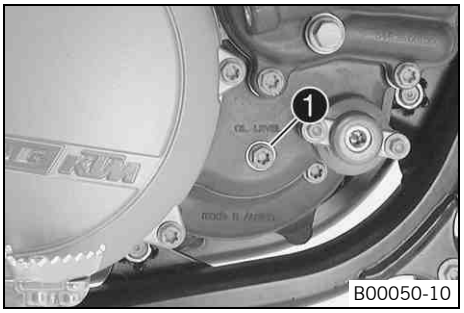


Travail principal
(Tous les modèles 125/150)
– Enlever la vis de contrôle du niveau d'huile de boîte ❶.
– Contrôler le niveau d'huile de boîte.

Une petite quantité d'huile de boîte doit s'écouler par l'alésage.

» Si aucune huile de boîte ne s'écoule :
– Faire l'appoint d'huile de boîte. 🔧 (☛ p. 95)
– Mettre la vis de contrôle du niveau d'huile de boîte en place et serrer.
Indications prescrites

Vis contrôle de niveau d'huile de boîte	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)



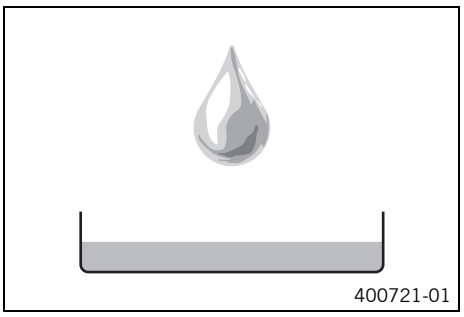
(Tous les modèles 250/300)
– Enlever la vis de contrôle du niveau d'huile de boîte ❶.
– Contrôler le niveau d'huile de boîte.

Une petite quantité d'huile de boîte doit s'écouler par l'alésage.

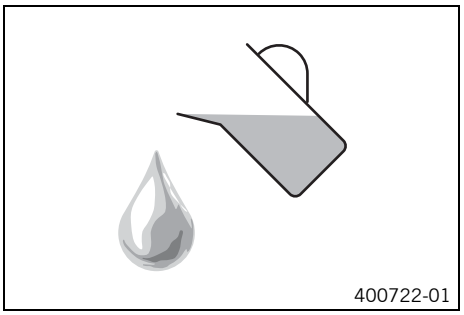
» Si aucune huile de boîte ne s'écoule :
– Faire l'appoint d'huile de boîte. 🔧 (☛ p. 95)
– Mettre la vis de contrôle du niveau d'huile de boîte en place et serrer.
Indications prescrites

Vis contrôle de niveau d'huile de boîte	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

17.2 Renouveler l'huile de boîte 🔧



– Vidanger l'huile de. 🔧 (☛ p. 94)



– Remplir d'huile de boîte. 🔧 (☛ p. 95)

17.3 Vidanger l'huile de boîte

Avertissement

Danger de brûlure L'huile moteur et l'huile de boîte sont brûlantes pendant le fonctionnement de la moto.

– Porter des vêtements de protection adéquats et des gants de protection. En cas de brûlure, passer immédiatement les parties ébouillantées sous l'eau tiède.

Avertissement

Nuisance sur l'environnement Certaines substances nuisent à l'environnement.

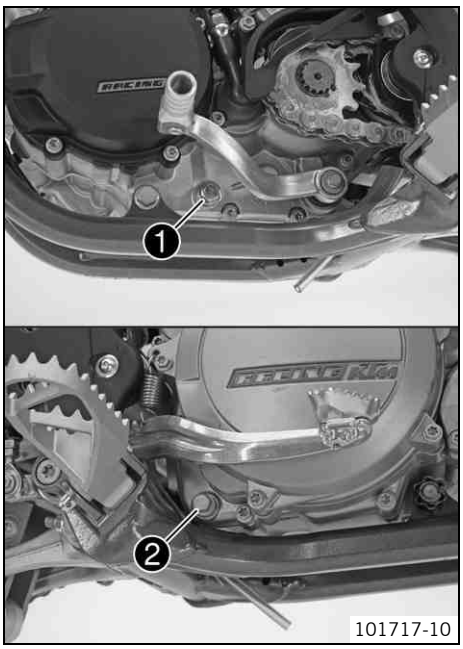
– Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

Info

La vidange d'huile de boîte s'effectue moteur chaud.

Préparatifs

– Garer la moto sur une surface horizontale.
– Placer un récipient approprié sous le moteur.



Travail principal

(Tous les modèles 125/150)

– Enlever la vis de purge d'huile de boîte avec l'aimant ❶.
– Enlever la vis de vidange d'huile de boîte ❷.
– Vidanger entièrement l'huile de boîte.
– Nettoyer à fond les vis de vidange d'huile de boîte.
– Nettoyer la surface du joint sur le moteur.
– Mettre la vis de purge de l'huile de boîte avec l'aimant ❶ en place ainsi que la bague d'étanchéité et serrer.

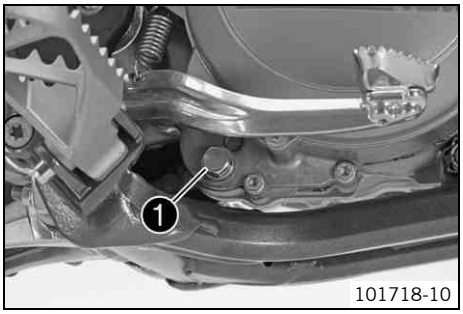
  Indications prescrites

Vis de vidange d'huile de boîte avec aimant	M12x1,5	20 Nm (14,8 lbf ft)

– Monter la vis de vidange d'huile de boîte ❷ avec un joint et la serrer.

  Indications prescrites

Vis de vidange d'huile de boîte	M10x1	15 Nm (11,1 lbf ft)



(Tous les modèles 250/300)

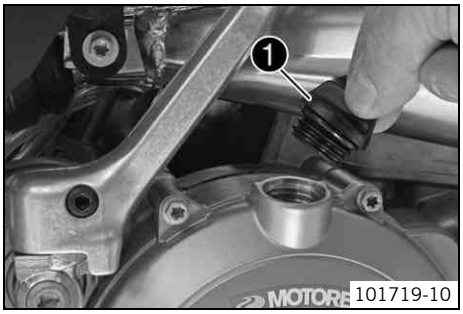
– Enlever la vis de purge d'huile de boîte avec l'aimant ❶.
– Vidanger entièrement l'huile de boîte.
– Nettoyer à fond la vis de vidange d'huile de boîte et son aimant.
– Nettoyer la surface du joint sur le moteur.
– Mettre la vis de purge de l'huile de boîte avec l'aimant ❶ en place ainsi que la bague d'étanchéité et serrer.

  Indications prescrites

Vis de vidange d'huile de boîte avec aimant	M12x1,5	20 Nm (14,8 lbf ft)

17.4 Remplir d'huile de boîte

Info
Une trop faible quantité d'huile de boîte ou une huile de basse qualité provoque une usure prématurée de la boîte.



Travail principal
– Enlever la vis ❶ et remplir l'huile de boîte.

Huile de boîte (Tous les modèles 125/150)	0,70 l (0,74 qt.)	Huile moteur (15W/50) (☛ p. 127)
Huile de boîte (Tous les modèles 250/300)	0,80 l (0,85 qt.)	Huile moteur (15W/50) (☛ p. 127)

– Mettre la vis en place et serrer.

Danger
Danger d'intoxication Les gaz d'échappement sont toxiques et peuvent faire perdre conscience, ou même entraîner la mort.
– Ne laisser tourner le moteur qu'en milieu bien aéré, ne pas démarrer ni laisser le moteur fonctionner en milieu fermé sans système d'aération.

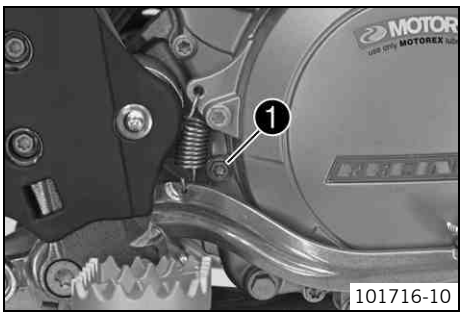
– Démarrer le moteur et vérifier l'étanchéité.

Retouche
– Contrôler le niveau d'huile de boîte. (☛ p. 93)

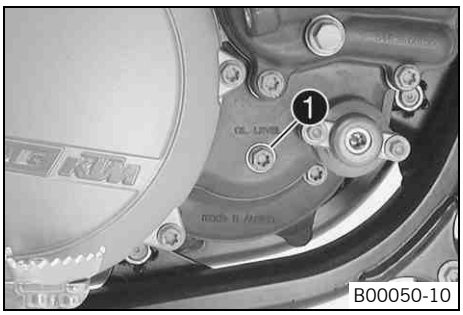
17.5 Faire l'appoint d'huile de boîte

Info
Une trop faible quantité d'huile de boîte ou une huile de basse qualité provoque une usure prématurée de la boîte.
L'appoint en huile de boîte doit être fait lorsque le moteur est froid.

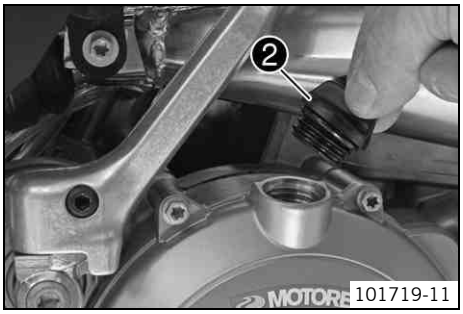
Préparatifs
– Garer la moto sur une surface horizontale.



Travail principal
(Tous les modèles 125/150)
– Enlever la vis de contrôle du niveau d'huile de boîte ❶.



(Tous les modèles 250/300)
– Enlever la vis de contrôle du niveau d'huile de boîte ❶.



– Enlever la vis ❷.
– Remplir d'huile de boîte jusqu'à ce qu'elle s'écoule par le passage de la vis de niveau de l'huile de boîte.

Huile moteur (15W/50) (☛ p. 127)

– Mettre la vis de contrôle du niveau d'huile de boîte en place et serrer.

Indications prescrites

(Tous les modèles 125/150)

Vis contrôle de niveau d'huile de boîte	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

(Tous les modèles 250/300)

Vis contrôle de niveau d'huile de boîte	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

– Mettre la vis ❷ en place et serrer.

Retouche

Danger

Danger d'intoxication Les gaz d'échappement sont toxiques et peuvent faire perdre conscience, ou même entraîner la mort.

– Ne laisser tourner le moteur qu'en milieu bien aéré, ne pas démarrer ni laisser le moteur fonctionner en milieu fermé sans système d'aération.

– Démarrer le moteur et vérifier l'étanchéité.

18 NETTOYAGE, SUIVI

18.1 Nettoyer la moto

Remarque

Détérioration du matériel Détérioration et destruction de composants dues aux nettoyeurs à haute pression.

– Lors du nettoyage du véhicule avec un nettoyeur à haute pression, ne pas diriger le jet d'eau directement sur les composants électriques, les connecteurs, les câbles d'accélérateur, les roulements, etc. Maintenir une distance minimale de 60 cm entre la buse du nettoyeur à haute pression et le composant. Une pression trop élevée peut induire des défaillances, voire la destruction de certains composants.

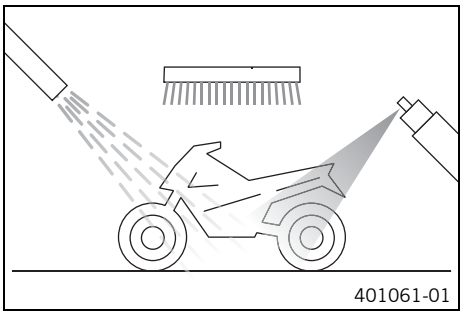
Avertissement

Nuisance sur l'environnement Certaines substances nuisent à l'environnement.

– Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

Info

Nettoyer régulièrement la moto pour qu'elle conserve longtemps sa valeur et son bel aspect.
Pendant le nettoyage, éviter l'influence du rayonnement solaire direct sur la moto.



– Obturer l'échappement pour empêcher la pénétration de l'eau.
– Enlever les plus grosses salissures avec un jet d'eau de puissance moyenne.
– Vaporiser les parties très sales avec un détergent spécial pour motos, tel qu'on en trouve dans le commerce, et les traiter en outre avec un pinceau.

Nettoyant spécial moto (☛ p. 130)

Info

Utiliser une éponge douce et de l'eau chaude avec un détergent spécial pour motos, tel qu'on en trouve dans le commerce.
Ne pas appliquer de détergent pour moto sur le véhicule sec, toujours le mouiller à l'eau d'abord.

– Après avoir soigneusement rincé la moto avec un jet d'eau de puissance moyenne, la sécher.
– Vidanger la cuve à niveau constant du carburateur. 🔧 (☛ p. 89)
– Enlever le bouchon de l'échappement.

Avertissement

Risque d'accident Freinage réduit en raison d'un système de frein mouillé ou encrassé.

– Freiner avec précaution pour sécher ou éliminer la crasse du système de frein.

– À l'issue du nettoyage, parcourir une courte distance jusqu'à ce que le moteur atteigne la température fonctionnement.

Info

Ainsi, la chaleur permet à l'eau de s'évaporer même dans les endroits les plus inaccessibles du moteur et du système de frein.

– Repousser les capuchons sur les guidons pour que l'eau qui a pénétré puisse s'évaporer.
– Quand la machine a refroidi, il convient de lubrifier toutes les articulations et les pièces en frottement.
– Nettoyer la chaîne. (☛ p. 56)
– Traiter les pièces métalliques (sauf les disques de frein et le tuyau d'échappement) avec un produit anticorrosif.

Produits d'entretien et de conservation pour les métaux et le caoutchouc (☛ p. 130)

– Traiter toutes les pièces plastique et époxy avec un produit de nettoyage et d'entretien doux.

Produits d'entretien et de conservation pour les métaux et le caoutchouc (☛ p. 130)

19 STOCKAGE

19.1 Stockage

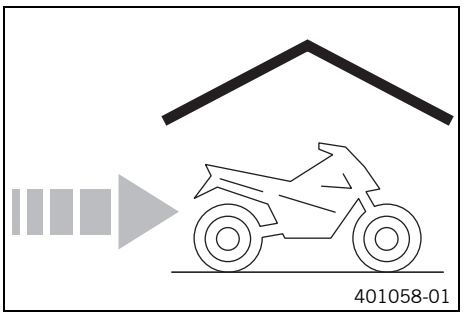
Avertissement

Danger d'intoxication Le carburant est toxique et constitue un danger pour la santé.

– Éviter tout contact de la peau, des yeux ou des vêtements avec le carburant. Ne pas respirer les vapeurs de carburant. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties entrées en contact avec le carburant. En cas d'ingestion de carburant, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements entrés en contact avec du carburant. Stocker le carburant dans les règles de l'art dans un jerrycan approprié et le tenir hors de portée des enfants.

Info

Si la machine n'est pas utilisée pendant une période prolongée, il est préférable d'effectuer (ou de faire effectuer) les travaux suivants.
Avant de remiser la machine, vérifier l'état d'usure et le bon fonctionnement de tous les éléments. Il est préférable de faire effectuer l'entretien, les réparations et les transformations durant la morte saison, car les ateliers sont alors moins chargés. L'attente est ainsi moins longue qu'en début de saison.


401058-01

– Nettoyer la moto. (☛ p. 97)
– Renouveler l'huile de boîte. 🔧 (☛ p. 93)
– Contrôler l'antigel et le niveau de liquide de refroidissement. (☛ p. 84)
– Lors du dernier ravitaillement avant de remiser la moto, ajouter un additif pour carburant.

Additif pour carburant (☛ p. 129)

– Vidanger le réservoir de carburant en utilisant un bidon adéquat.
– Vidanger la cuve à niveau constant du carburateur. 🔧 (☛ p. 89)
– Contrôler la pression de l'air des pneus. (☛ p. 77)
– Immobiliser le véhicule sur un endroit sec, ne subissant pas de variations importantes de température.

Info

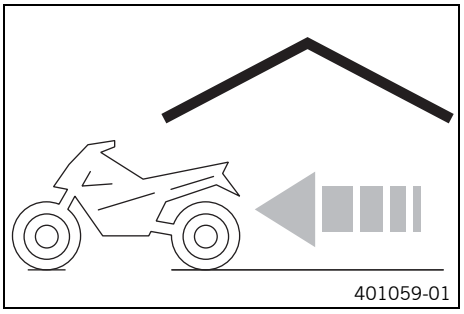
KTM recommande de surélever la moto.

– Surélever la moto sur un socle réglable. (☛ p. 41)
– Recouvrir le véhicule avec une bâche respirante ou une couverture.

Info

N'utiliser en aucun cas de bâches étanches, qui retiennent l'humidité et entraînent la corrosion.
Ne jamais faire tourner le moteur d'une moto remisée pour un court instant. En effet, il n'atteint pas sa température normale de fonctionnement, si bien que la vapeur d'eau issue de la combustion se condense et fait rouiller les pièces du moteur et l'échappement.

19.2 Mise en service après le stockage


401059-01

– Retirer la moto du socle réglable. (☛ p. 41)
– Faire le plein de carburant. (☛ p. 27)
– Effectuer les opérations de contrôle et d'entretien avant chaque mise en service. (☛ p. 24)
– Effectuer un essai sur route.

Défaut	Cause possible	Mesure
Le moteur n'est pas entraîné (démarreur électrique) (250/300 XC)	Erreur de manipulation	– Exécuter les étapes de démarrage. (☛ p. 24)
	Batterie déchargée	– Charger la batterie. 🔧 (☛ p. 80) – Contrôler la tension de charge. 🔧 – Contrôler le courant de repos. 🔧 – Contrôler l'alternateur. 🔧
	Fusible général fondu	– Enlever le fusible général. – Monter le fusible général.
	Relais de démarrage défectueux	– Contrôler le relais de démarrage. 🔧
	Démarreur électrique défectueux	– Contrôler le démarreur électrique. 🔧
Le moteur est entraîné mais ne démarre pas	Erreur de manipulation	– Exécuter les étapes de démarrage. (☛ p. 24)
	La moto n'a pas fonctionné depuis longtemps, carburant dans la cuve à niveau constant	– Vidanger la cuve à niveau constant du carburateur. 🔧 (☛ p. 89)
	Rupture de l'alimentation en carburant	– Contrôler la ventilation du réservoir de carburant. – Nettoyer la conduite d'alimentation en carburant. – Contrôler/régler les composants du carburateur.
	Bougie encrassée ou humide	– Nettoyer la bougie, la laisser sécher. La remplacer le cas échéant.
	Distance trop importante entre les électrodes des bougies d'allumage	– Régler la distance entre les électrodes. Indications prescrites **(Tous les modèles 125/150)** Distance entre les électrodes des bougies 0,60 mm (0,0236 in) **(Tous les modèles 250/300)** Distance entre les électrodes des bougies 0,60 mm (0,0236 in)
	Dysfonctionnement du système d'allumage	– Contrôler le système d'allumage. 🔧
	Coupe-circuit endommagé dans le faisceau de câbles, bouton de masse défectueux	– Vérifier le bouton de masse. 🔧
	Connecteur ou bobine d'allumage lâche ou oxydé	– Nettoyer les cosses et les traiter avec un aérosol anti-humidité.
	Présence d'eau dans le carburateur ou gicleurs bouchés	– Contrôler/régler les composants du carburateur.
Le moteur n'a pas de ralenti	Gicleur de ralenti bouché	– Contrôler/régler les composants du carburateur.
	Vis de réglage du carburateur mal réglée	– Carburateur - régler le ralenti. 🔧 (☛ p. 88)
	Bougie défectueuse	– Remplacer la bougie.
	Allumage défectueux	– Vérifier la bobine d'allumage. 🔧 – Contrôler les cosses de bougie d'allumage. 🔧
Le moteur ne monte pas en régime	Le carburateur déborde car le pointeau est encrassé ou usé	– Contrôler/régler les composants du carburateur.
	Gicleurs dévissés	– Contrôler/régler les composants du carburateur.
	Dysfonctionnement du système d'allumage	– Contrôler le système d'allumage. 🔧
Le moteur ne tire pas	Rupture de l'alimentation en carburant	– Contrôler la ventilation du réservoir de carburant. – Nettoyer la conduite d'alimentation en carburant. – Contrôler/régler les composants du carburateur.
	Filtre à air très encrassé	– Nettoyer le filtre à air et le boîtier du filtre à air. 🔧 (☛ p. 52)

Défaut	Cause possible	Mesure
Le moteur ne tire pas	Échappement qui fuit, est déformé ou bien ne contient pas assez de laine de roche dans le silencieux arrière	– Vérifier que l'échappement n'est pas endommagé. – Remplacer la laine de roche du silencieux arrière. 🔧 (☛ p. 54)
	Dysfonctionnement du système d'allumage	– Contrôler le système d'allumage. 🔧
	Membrane ou boîte à membrane abîmée	– Vérifier l'état de la membrane ou de la boîte à membrane.
Le moteur s'arrête ou empêche le carburateur de tourner	Insuffisance de carburant	**(Tous les modèles SX)** – Tourner le robinet d'essence ❶ en position **ON**. (Figure 601185-10☛ p. 15) **(Tous les modèles XC)** – Tourner le robinet d'essence ❶ en position **ON**. (Figure 601157-11☛ p. 16) – Faire le plein de carburant. (☛ p. 27)
	Le moteur n'aspire pas l'air adéquat	– Contrôler la mise en place de l'embout de purge et du carburateur.
	Connecteur ou bobine d'allumage lâche ou oxydé	– Nettoyer les cosses et les traiter avec un aérosol anti-humidité.
Le moteur chauffe	Liquide de refroidissement insuffisant	– Vérifier que le système de refroidissement ne fuit pas. – Contrôler le niveau de liquide de refroidissement. (☛ p. 84)
	Pas assez de vent de face	– Arrêter le moteur lorsque la moto est immobilisée.
	Ailettes de radiateur largement recouvertes de boue	– Nettoyer le radiateur.
	Formation de mousse dans le système de refroidissement	– Vidanger le liquide de refroidissement. 🔧 (☛ p. 85) – Remplir de liquide de refroidissement. 🔧 (☛ p. 86)
	Tête de cylindre ou joint de la tête de cylindre abîmé	– Vérifier l'état de la tête de cylindre et du joint de la tête de cylindre.
	Conduite de liquide de refroidissement pliée	– Remplacer la conduite de liquide de refroidissement. 🔧
	Mauvais point d'allumage à cause d'un stator trop lâche	– Régler l'allumage. 🔧
Développement d'une fumée blanchâtre (vapeur dans le gaz)	Tête de cylindre ou joint de la tête de cylindre abîmé	– Vérifier l'état de la tête de cylindre et du joint de la tête de cylindre.
L'huile de boîte s'écoule du tuyau de purge	Excédent d'huile de boîte	– Contrôler le niveau d'huile de boîte. (☛ p. 93)
Présence d'eau dans l'huile de boîte	Joint d'étanchéité ou pompe à eau abîmé	– Vérifier l'état du joint d'étanchéité et de la pompe à eau.

21 DONNÉES TECHNIQUES

21.1 Moteur

21.1.1 125 SX EU, 125 SX USA

Type	Moteur à essence à 2 temps, monocylindre, refroidi par liquide, avec soupape de membrane et valve d'échappement
Cylindrée	124,8 cm³ (7,616 cu in)
Course	54,5 mm (2,146 in)
Alésage	54 mm (2,13 in)
Roulements de vilebrequin	1 roulement à billes à gorges profondes/1 roulement à rouleaux
Palier de bielle	Roulement à aiguilles
Portée de piston	Roulement à aiguilles
Piston	Moulé en aluminium
Segments de piston	2 segments à section trapézoïdale
Cote X (entre arête supérieure piston et arête supérieure cylindre)	0... 0,10 mm (0... 0,0039 in)
Cote Z (hauteur du tiroir de distribution)	43,7 mm (1,72 in)
Transmission primaire	23:73
Embrayage	Embrayage multidisques en bain d'huile/à actionnement hydraulique
Boîte de vitesses	6 vitesses à crabots
Réduction boîte de vitesses	
1er rapport	13:32
2e vitesse	15:30
3e vitesse	17:28
4e vitesse	20:28
5e vitesse	19:23
6e vitesse	22:24
Système d'allumage	À DC-CDI sans rupteur, avance numérique, type Kokusan
Point d'allumage (avant PMH)	1,4 mm (0,055 in)
Bougie d'allumage	NGK BR9 ECMVX
Distance entre les électrodes des bougies	0,60 mm (0,0236 in)
Auxiliaire de démarrage	Kick

21.1.2 150 SX EU, 150 SX USA

Type	Moteur à essence à 2 temps, monocylindre, refroidi par liquide, avec soupape de membrane et valve d'échappement
Cylindrée	143,6 cm³ (8,763 cu in)
Course	58,4 mm (2,299 in)
Alésage	56 mm (2,2 in)
Roulements de vilebrequin	1 roulement à billes à gorges profondes/1 roulement à rouleaux
Palier de bielle	Roulement à aiguilles
Portée de piston	Roulement à aiguilles
Piston	Moulé en aluminium
Segments de piston	2 segments à section trapézoïdale
Cote X (entre arête supérieure piston et arête supérieure cylindre)	0... 0,10 mm (0... 0,0039 in)
Cote Z (hauteur du tiroir de distribution)	44,3 mm (1,744 in)
Transmission primaire	23:73
Embrayage	Embrayage multidisques en bain d'huile/à actionnement hydraulique
Boîte de vitesses	6 vitesses à crabots
Réduction boîte de vitesses	
1er rapport	13:32

2e vitesse	15:30
3e vitesse	17:28
4e vitesse	20:28
5e vitesse	19:23
6e vitesse	22:24
Système d'allumage	À DC-CDI sans rupteur, avance numérique, type Kokusan
Point d'allumage (avant PMH)	1,4 mm (0,055 in)
Bougie d'allumage	NGK BR9 ECMVX
Distance entre les électrodes des bougies	0,60 mm (0,0236 in)
Auxiliaire de démarrage	Kick

21.1.3 250 SX EU, 250 SX USA

Type	Moteur à essence à 2 temps, monocylindre, refroidi par liquide, avec soupape de membrane et valve d'échappement
Cylindrée	249 cm³ (15,19 cu in)
Course	72 mm (2,83 in)
Alésage	66,4 mm (2,614 in)
Valve d'échappement - début de régulation	5.600 1/min
Valve d'échappement - fin de régulation avec ressort auxiliaire rouge	7.200 1/min
Valve d'échappement - fin de régulation avec ressort auxiliaire jaune	7.900 1/min
Valve d'échappement - fin de régulation avec ressort auxiliaire vert	8.400 1/min
Roulements de vilebrequin	1 roulement à billes à gorges profondes/1 roulement à rouleaux
Palier de bielle	Roulement à aiguilles
Portée de piston	Roulement à aiguilles
Piston	Moulé en aluminium
Segments de piston	2 segments à section trapézoïdale
Cote X (entre arête supérieure piston et arête supérieure cylindre)	0... 0,10 mm (0... 0,0039 in)
Cote Z (hauteur du tiroir de distribution)	48 mm (1,89 in)
Transmission primaire	26:72
Embrayage	Embrayage multidisques en bain d'huile/à actionnement hydraulique
Boîte de vitesses	5 vitesses à crabots
Réduction boîte de vitesses	
1er rapport	14:28
2e vitesse	15:24
3e vitesse	18:24
4e vitesse	21:24
5e vitesse	22:21
Système d'allumage	À DC-CDI sans rupteur, avance numérique, type Kokusan
Point d'allumage (avant PMH)	1,9 mm (0,075 in)
Bougie d'allumage	NGK BR 8 ECM
Distance entre les électrodes des bougies	0,60 mm (0,0236 in)
Auxiliaire de démarrage	Kick

21.1.4 150 XC USA

Type	Moteur à essence à 2 temps, monocylindre, refroidi par liquide, avec soupape de membrane et valve d'échappement
Cylindrée	143,6 cm³ (8,763 cu in)
Course	58,4 mm (2,299 in)

Alésage	56 mm (2,2 in)
Roulements de vilebrequin	1 roulement à billes à gorges profondes/1 roulement à rouleaux
Palier de bielle	Roulement à aiguilles
Portée de piston	Roulement à aiguilles
Piston	Moulé en aluminium
Segments de piston	2 segments à section trapézoïdale
Cote X (entre arête supérieure piston et arête supérieure cylindre)	0... 0,10 mm (0... 0,0039 in)
Cote Z (hauteur du tiroir de distribution)	44,3 mm (1,744 in)
Transmission primaire	23:73
Embrayage	Embrayage multidisques en bain d'huile/à actionnement hydraulique
Boîte de vitesses	6 vitesses à crabots
Réduction boîte de vitesses	
1er rapport	13:32
2e vitesse	15:30
3e vitesse	17:28
4e vitesse	19:26
5e vitesse	21:25
6e vitesse	22:23
Système d'allumage	À DC-CDI sans rupteur, avance numérique, type Kokusan
Point d'allumage (avant PMH)	1,4 mm (0,055 in)
Bougie d'allumage	NGK BR9 ECMVX
Distance entre les électrodes des bougies	0,60 mm (0,0236 in)
Auxiliaire de démarrage	Kick

21.1.5 250 XC EU/USA

Type	Moteur à essence à 2 temps, monocylindre, refroidi par liquide, avec soupape de membrane et valve d'échappement
Cylindrée	249 cm³ (15,19 cu in)
Course	72 mm (2,83 in)
Alésage	66,4 mm (2,614 in)
Valve d'échappement - début de régulation	5.600 1/min
Valve d'échappement - fin de régulation avec ressort auxiliaire rouge	7.200 1/min
Valve d'échappement - fin de régulation avec ressort auxiliaire jaune	7.900 1/min
Valve d'échappement - fin de régulation avec ressort auxiliaire vert	8.400 1/min
Roulements de vilebrequin	1 roulement à billes à gorges profondes/1 roulement à rouleaux
Palier de bielle	Roulement à aiguilles
Portée de piston	Roulement à aiguilles
Piston	Moulé en aluminium
Segments de piston	2 segments à section trapézoïdale
Cote X (entre arête supérieure piston et arête supérieure cylindre)	0... 0,10 mm (0... 0,0039 in)
Cote Z (hauteur du tiroir de distribution)	48 mm (1,89 in)
Transmission primaire	26:72
Embrayage	Embrayage multidisques en bain d'huile/à actionnement hydraulique
Boîte de vitesses	6 vitesses à crabots
Réduction boîte de vitesses	
1er rapport	15:31
2e vitesse	16:25

3e vitesse	20:25
4e vitesse	22:23
5e vitesse	25:22
6e rapport	26:20
Système d'allumage	À DC-CDI sans rupteur, avance numérique, type Kokusan
Point d'allumage (avant PMH)	1,9 mm (0,075 in)
Bougie d'allumage	NGK BR 7 ES
Distance entre les électrodes des bougies	0,60 mm (0,0236 in)
Auxiliaire de démarrage	Kick et démarreur électrique

21.1.6 300 XC EU/USA

Type	Moteur à essence à 2 temps, monocylindre, refroidi par liquide, avec soupape de membrane et valve d'échappement
Cylindrée	293 cm³ (17,88 cu in)
Course	72 mm (2,83 in)
Alésage	72 mm (2,83 in)
Valve d'échappement - début de régulation	5.600 1/min
Valve d'échappement - fin de régulation avec ressort auxiliaire rouge	7.200 1/min
Valve d'échappement - fin de régulation avec ressort auxiliaire jaune	7.900 1/min
Valve d'échappement - fin de régulation avec ressort auxiliaire vert	8.400 1/min
Roulements de vilebrequin	1 roulement à billes à gorges profondes/1 roulement à rouleaux
Palier de bielle	Roulement à aiguilles
Portée de piston	Roulement à aiguilles
Piston	Moulé en aluminium
Segments de piston	2 segments à section rectangulaire
Cote X (entre arête supérieure piston et arête supérieure cylindre)	0... 0,10 mm (0... 0,0039 in)
Cote Z (hauteur du tiroir de distribution)	48,5 mm (1,909 in)
Transmission primaire	26:72
Embrayage	Embrayage multidisques en bain d'huile/à actionnement hydraulique
Boîte de vitesses	6 vitesses à crabots
Réduction boîte de vitesses	
1er rapport	15:31
2e vitesse	16:25
3e vitesse	20:25
4e vitesse	22:23
5e vitesse	25:22
6e rapport	26:20
Système d'allumage	À DC-CDI sans rupteur, avance numérique, type Kokusan
Point d'allumage (avant PMH)	1,9 mm (0,075 in)
Bougie d'allumage	NGK BR 7 ES
Distance entre les électrodes des bougies	0,60 mm (0,0236 in)
Auxiliaire de démarrage	Kick et démarreur électrique

21.2 Couples de serrage moteur

21.2.1 Tous les modèles 125/150

Vis de membrane	M4	2 Nm (1,5 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis allumage stator	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 222**
Vis bride d'échappement	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	–
Vis couvercle de valve d'échappement	M5	5 Nm (3,7 lbf ft)	–
Vis couvercle du générateur	M5	5 Nm (3,7 lbf ft)	–
Vis de la commande centrifuge	M5	8 Nm (5,9 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis levier de verrouillage	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis rondelle frein de l'axe de la valve	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis roue de pompe à eau	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis sécurité de palier	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Arbre de positionnement - valve à l'échappement	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis carter de moteur	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis carter d'embrayage	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis contrôle de niveau d'huile de boîte	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis coulisse de guidage	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis couvercle pompe à eau	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis cylindre récepteur d'embrayage	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis de la tôle de butée du kick	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis de purge culasse	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis d'embout de purge / boîte à membrane	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis ressort d'embrayage	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis sélecteur	M6	14 Nm (10,3 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis valve d'échappement	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis de culasse	M7	18 Nm (13,3 lbf ft)	–
Axes de la valve d'échappement	M8	1er cran 3 Nm (2,2 lbf ft) 2e étape (desserrage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre) 1/4 tour	–
Écrou pied de cylindre	M8	30 Nm (22,1 lbf ft)	–
Goujon pied de cylindre	M8	35 Nm (25,8 lbf ft)	–
Vis blocage sélecteur	M8	25 Nm (18,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis de kick	M8	25 Nm (18,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis de vidange couvercle de pompe à eau	M10x1	15 Nm (11,1 lbf ft)	–
Vis de vidange d'huile de boîte	M10x1	15 Nm (11,1 lbf ft)	–
Écrou rotor	M12x1	60 Nm (44,3 lbf ft)	–
Vis de vidange d'huile de boîte avec aimant	M12x1,5	20 Nm (14,8 lbf ft)	–
Bougie d'allumage	M14x1,25	25 Nm (18,4 lbf ft)	–
Écrou pignon de distribution	M16LHx1,5	130 Nm (95,9 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Écrou cloche d'embrayage	M18x1,5	130 Nm (95,9 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Écrou borgne de la valve à l'échappement	M26x1	35 Nm (25,8 lbf ft)	–

21.2.2 250 SX EU, 250 SX USA

Écrou du renvoi d'angle de la valve d'échappement	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**

Écrou tôle de fixation de la valve d'échappement	M5	7 Nm (5,2 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis couvercle de valve d'échappement	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	–
Vis couvercle du générateur	M5	5 Nm (3,7 lbf ft)	–
Vis générateur d'impulsions	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis levier de verrouillage	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis roue de pompe à eau	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis stator	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Écrou tiroir de distribution de la valve d'échappement	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis blocage sélecteur	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis bride d'échappement	M6	8 Nm (5,9 lbf ft)	–
Vis carter de moteur	M6x40	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis carter de moteur	M6x55	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis carter de moteur	M6x60	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis carter d'embrayage	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis contrôle de niveau d'huile de boîte	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis couvercle pompe à eau	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis cylindre récepteur d'embrayage	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis de la tôle de butée du kick	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis d'embout de purge / boîte à membrane	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis du ressort de kick	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis ressort d'embrayage	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis sécurité de palier	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis sélecteur	M6	14 Nm (10,3 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis de culasse	M8	27 Nm (19,9 lbf ft)	–
Vis de kick	M8	25 Nm (18,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Écrou pied de cylindre	M10	35 Nm (25,8 lbf ft)	–
Vis de vidange couvercle de pompe à eau	M10x1	15 Nm (11,1 lbf ft)	–
Écrou rotor	M12x1	60 Nm (44,3 lbf ft)	–
Vis de vidange d'huile de boîte avec aimant	M12x1,5	20 Nm (14,8 lbf ft)	–
Bougie d'allumage	M14x1,25	25 Nm (18,4 lbf ft)	–
Écrou cloche d'embrayage	M18x1,5	120 Nm (88,5 lbf ft)	**Loctite® 2701**
Écrou pignon de distribution	M18LHx1,5	150 Nm (110,6 lbf ft)	**Loctite® 648™**

21.2.3 250/300 XC

Écrou du renvoi d'angle de la valve d'échappement	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Écrou tôle de fixation de la valve d'échappement	M5	7 Nm (5,2 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis couvercle de valve d'échappement	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	–
Vis générateur d'impulsions	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis levier de verrouillage	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis roue de pompe à eau	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Écrou tiroir de distribution de la valve d'échappement	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis blocage sélecteur	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis bride d'échappement	M6	8 Nm (5,9 lbf ft)	–
Vis carter de moteur	M6x40	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis carter de moteur	M6x55	10 Nm (7,4 lbf ft)	–

Vis carter de moteur	M6x60	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis carter d'embrayage	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis contrôle de niveau d'huile de boîte	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis couvercle du générateur	M6	8 Nm (5,9 lbf ft)	–
Vis couvercle pompe à eau	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis cylindre récepteur d'embrayage	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis de la tôle de butée du kick	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis démarreur électrique	M6	8 Nm (5,9 lbf ft)	–
Vis d'embout de purge / boîte à membrane	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis du ressort de kick	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis ressort d'embrayage	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis sécurité de palier	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis sélecteur	M6	14 Nm (10,3 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis stator	M6	8 Nm (5,9 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis de culasse	M8	27 Nm (19,9 lbf ft)	–
Vis de kick	M8	25 Nm (18,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Écrou pied de cylindre	M10	35 Nm (25,8 lbf ft)	–
Vis de vidange couvercle de pompe à eau	M10x1	15 Nm (11,1 lbf ft)	–
Écrou rotor	M12x1	60 Nm (44,3 lbf ft)	–
Vis de vidange d'huile de boîte avec aimant	M12x1,5	20 Nm (14,8 lbf ft)	–
Bougie d'allumage	M14x1,25	25 Nm (18,4 lbf ft)	–
Écrou cloche d'embrayage	M18x1,5	120 Nm (88,5 lbf ft)	**Loctite® 2701**
Écrou pignon de distribution	M18LHx1,5	150 Nm (110,6 lbf ft)	**Loctite® 648™**

21.3 Carburateur

21.3.1 125 SX EU, 125 SX USA

Type de carburateur	KEIHIN PWK 38S AG
Numéro d'identification du carburateur	AQ7_0
Position de l'aiguille	3e position en partant du haut
Aiguille de gicleur	NOZI (NOZH, NOZJ)
Gicleur principal	182 (180, 185)
Gicleur de ralenti	42 (40, 45)
Gicleur de starter	85
Vis de régulation de l'air de ralenti	
ouvert	1,5 tours
Boisseau	7 avec découpe

21.3.2 Carburateur - réglage de base pour voies sableuses (125 SX EU, 125 SX USA)

Vis de régulation de l'air de ralenti	
ouvert	1,5 tours
Gicleur de ralenti	45
Aiguille de gicleur	NOZH
Position de l'aiguille	4e position en partant du haut
Gicleur principal	208

Info
Lorsque le moteur tourne avec un gauchissement, mettre en oeuvre une aiguille principale plus petite.

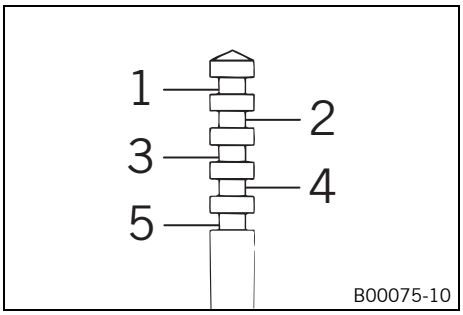
21.3.3 Réglage du carburateur (125 SX EU, 125 SX USA)

KEIHIN PWK 38S AG

M/FT ASL ↓	TEMP →	-20°C ... -7°C *-2°F ... 20°F*	-6°C ... 5°C *19°F ... 41°F*	6°C ... 15°C *42°F ... 60°F*	16°C ... 24°C *61 °F ... 78°F*	25°C ... 36°C *79°F ... 98°F*	37°C ... 49°C *99°F ... 120°F*
3.000 m *10,000 ft* ↑ 2.301 m *7,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 42 NOZI 3 182	2 42 NOZI 3 182	2,5 40 NOZI 2 180	2,5 38 NOZJ 2 178	3 38 NOZK 1 175	
2.300 m *7,500 ft* ↑ 1.501 m *5,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 42 NOZI 4 185	1,5 42 NOZI 3 182	2 42 NOZI 3 182	2,5 40 NOZI 2 180	2,5 38 NOZJ 2 178	3 38 NOZK 1 175
1.500 m *5,000 ft* ↑ 751 m *2,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 45 NOZH 4 188	1,5 42 NOZI 4 185	1,5 42 NOZI 3 182	2 42 NOZI 3 182	2,5 40 NOZI 2 180	2,5 38 NOZJ 2 178
750 m *2,500 ft* ↑ 301 m *1,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 48 NOZG 4 190	1,5 45 NOZH 4 188	1,5 42 NOZI 4 185	**1,5** **42** **NOZI** **3** **182**	2 42 NOZI 3 182	2,5 40 NOZI 2 180
300 m *1,000 ft* ↑ 0 m *0 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1 48 NOZF 5 192	1,5 48 NOZG 4 190	1,5 45 NOZH 4 188	1,5 42 NOZI 4 185	1,5 42 NOZI 3 182	2 42 NOZI 3 182

400709-01

M/FT ASL	Altitude au-dessus du niveau de la mer
TEMP	Température
ASO	Vis de régulation de l'air de ralenti ouverte
IJ	Gicleur de ralenti
NDL	Aiguille
POS	Position de l'aiguille du haut
MJ	Gicleur principal



1... 5	Position de l'aiguille du haut

Le réglage du carburateur dépend des conditions définies pour l'environnement et l'utilisation.

Info
Non valable sur pistes

21.3.4 150 SX EU, 150 SX USA

Type de carburateur	KEIHIN PWK 38S AG
Numéro d'identification du carburateur	BC0_0
Position de l'aiguille	2e position en partant du haut
Aiguille de gicleur	NOZI (NOZH, NOZJ)
Gicleur principal	182 (180, 185)
Gicleur de ralenti	40 (42)
Gicleur de starter	85
Vis de régulation de l'air de ralenti	
ouvert	2 tours
Boisseau	6,5 avec découpe

21.3.5 Carburateur - réglage de base pour voies sableuses (150 SX EU, 150 SX USA)

Vis de régulation de l'air de ralenti	
ouvert	1,5 tours
Gicleur de ralenti	45
Aiguille de gicleur	NOZH
Position de l'aiguille	3e position en partant du haut
Gicleur principal	208

Info
Lorsque le moteur tourne avec un gauchissement, mettre en oeuvre une aiguille principale plus petite.

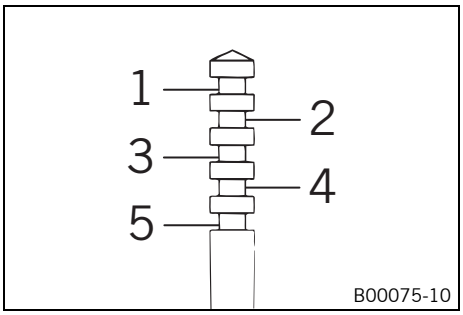
21.3.6 Réglage du carburateur (150 SX EU, 150 SX USA)

KEIHIN PWK 38S AG

M/FT ASL ↓	TEMP →	-20°C ... -7°C *-2°F ... 20°F*	-6°C ... 5°C *19°F ... 41°F*	6°C ... 15°C *42°F ... 60°F*	16°C ... 24°C *61°F ... 78°F*	25°C ... 36°C *79°F ... 98°F*	37°C ... 49°C *99°F ... 120°F*
3.000 m *10,000 ft* ↑ 2.301 m *7,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 40 NOZI 2 182	2,5 40 NOZI 2 182	2,5 40 NOZJ 2 180	2,5 38 NOZJ 1 178	3 38 NOZK 1 175	
2.300 m *7,500 ft* ↑ 1.501 m *5,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 42 NOZI 3 185	2 40 NOZI 2 182	2,5 40 NOZI 2 182	2,5 40 NOZJ 2 180	2,5 38 NOZJ 1 178	3 38 NOZK 1 175
1.500 m *5,000 ft* ↑ 751 m *2,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 45 NOZH 3 190	2 42 NOZI 3 185	2 40 NOZI 2 182	2,5 40 NOZI 2 182	2,5 40 NOZJ 2 180	2,5 38 NOZJ 1 178
750 m *2,500 ft* ↑ 301 m *1,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 45 NOZG 4 192	2 45 NOZH 3 190	2 42 NOZI 3 185	**2** **40** **NOZI** **2** **182**	2,5 40 NOZI 2 182	2,5 40 NOZJ 2 180
300 m *1,000 ft* ↑ 0 m *0 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 48 NOZF 4 195	1,5 45 NOZG 4 192	2 45 NOZH 3 190	2 42 NOZI 3 185	2 40 NOZI 2 182	2,5 40 NOZI 2 182

401037-01

M/FT ASL	Altitude au-dessus du niveau de la mer
TEMP	Température
ASO	Vis de régulation de l'air de ralenti ouverte
IJ	Gicleur de ralenti
NDL	Aiguille
POS	Position de l'aiguille du haut
MJ	Gicleur principal



1... 5	Position de l'aiguille du haut

Le réglage du carburateur dépend des conditions définies pour l'environnement et l'utilisation.

Info
Non valable sur pistes

21.3.7 250 SX EU, 250 SX USA

Type de carburateur	KEIHIN PWK 36S AG
Numéro d'identification du carburateur	FK0181
Position de l'aiguille	3e position en partant du haut
Aiguille de gicleur	N1EI (N1EH, N1EJ)
Gicleur principal	158 (155, 160)
Gicleur de ralenti	42 (40)
Gicleur de starter	85
Vis de régulation de l'air de ralenti	
ouvert	2 tours
Boisseau	6,5 avec découpe

21.3.8 Carburateur - réglage de base pour voies sableuses (250 SX EU, 250 SX USA)

Vis de régulation de l'air de ralenti	
ouvert	1,5 tours
Gicleur de ralenti	45
Aiguille de gicleur	N1EG
Position de l'aiguille	4e position en partant du haut
Gicleur principal	175

Info
Lorsque le moteur tourne avec un gauchissement, mettre en oeuvre une aiguille principale plus petite.

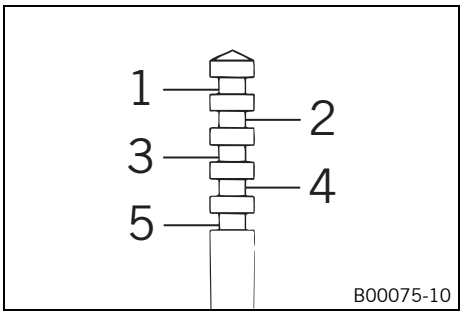
21.3.9 Réglage du carburateur (250 SX EU, 250 SX USA)

KEIHIN PWK 36S AG

M/FT ASL ↓	TEMP →	-20°C ... -7°C *-2°F ... 20°F*	-6°C ... 5°C *19°F ... 41°F*	6°C ... 15°C *42°F ... 60°F*	16°C ... 24°C *61°F ... 78°F*	25°C ... 36°C *79°F ... 98°F*	37°C ... 49°C *99°F ... 120°F*
3.000 m *10,000 ft* ↑ 2.301 m *7,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 42 N1EI 3 158	2 40 N1EI 3 158	2 38 N1EJ 2 155	2,5 38 N1EK 2 152	3 38 N1EK 1 150	
2.300 m *7,500 ft* ↑ 1.501 m *5,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 42 N1EI 3 160	2 42 N1EI 3 158	2 40 N1EI 3 158	2 38 N1EJ 2 155	2,5 38 N1EK 2 152	3 38 N1EK 1 150
1.500 m *5,000 ft* ↑ 751 m *2,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 45 N1EH 4 162	1,5 42 N1EI 3 160	2 42 N1EI 3 158	2 40 N1EI 3 158	2 38 N1EJ 2 155	2,5 38 N1EK 2 152
750 m *2,500 ft* ↑ 301 m *1,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 45 N1EG 4 165	1,5 45 N1EH 4 162	1,5 42 N1EI 3 160	**2** **42** **N1EI** **3** **158**	2 40 N1EI 3 158	2 38 N1EJ 2 155
300 m *1,000 ft* ↑ 0 m *0 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1 48 N1EF 4 170	1,5 45 N1EG 4 165	1,5 45 N1EH 4 162	1,5 42 N1EI 3 160	2 42 N1EI 3 158	2 40 N1EI 3 158

401038-01

M/FT ASL	Niveau de la mer
TEMP	Température
ASO	Vis de régulation de l'air de ralenti ouverte
IJ	Gicleur de ralenti
NDL	Aiguille
POS	Position de l'aiguille en partant du haut
MJ	Gicleur principal



1... 5	Position de l'aiguille en partant du haut

Le réglage du carburateur dépend des conditions définies pour l'environnement et l'utilisation.

Info
Non valable sur pistes

21.3.10 150 XC USA

Type de carburateur	KEIHIN PWK 36S AG
Numéro d'identification du carburateur	BC1_0
Position de l'aiguille	3e position en partant du haut
Aiguille de gicleur	NOZI (NOZH, NOZJ)
Gicleur principal	170 (168, 172)
Gicleur de ralenti	42 (40, 45)
Gicleur de starter	85
Vis de régulation de l'air de ralenti	
ouvert	1,5 tours
Boisseau	7 avec coupe

21.3.11 Réglage du carburateur (150 XC USA)

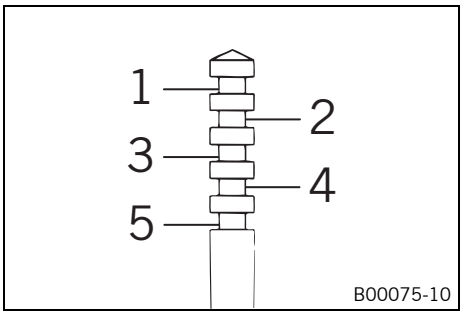
KEIHIN PWK 36S AG

M/FT ASL ↓	TEMP →	-20°C ... -7°C *-2°F ... 20°F*	-6°C ... 5°C *19°F ... 41°F*	6°C ... 15°C *42°F ... 60°F*	16°C ... 24°C *61°F ... 78°F*	25°C ... 36°C *79°F ... 98°F*	37°C ... 49°C *99°F ... 120°F*
3.000 m *10,000 ft* ↑ 2.301 m *7,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 42 NOZI 3 170	2 42 NOZJ 3 168	2 40 NOZJ 2 165	2,5 40 NOZK 2 162	3 38 NOZK 1 160	
2.300 m *7,500 ft* ↑ 1.501 m *5,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 42 NOZH 3 175	1,5 42 NOZI 3 170	2 42 NOZJ 3 168	2 40 NOZJ 2 165	2,5 40 NOZK 2 162	3 38 NOZK 1 160
1.500 m *5,000 ft* ↑ 751 m *2,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 45 NOZH 4 178	1,5 42 NOZH 3 175	1,5 42 NOZI 3 170	1 42 NOZJ 3 168	2 40 NOZJ 2 165	2,5 40 NOZK 2 162
750 m *2,500 ft* ↑ 301 m *1,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 45 NOZG 4 180	1,5 45 NOZH 4 178	1,5 42 NOZH 3 175	**1,5** **42** **NOZI** **3** **170**	2 42 NOZJ 3 168	2 40 NOZJ 2 165
300 m *1,000 ft* ↑ 0 m *0 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 48 NOZF 4 185	1,5 45 NOZG 4 180	1,5 45 NOZH 4 178	1,5 42 NOZH 3 175	1,5 42 NOZI 3 170	2 42 NOZJ 3 168

401039-01

M/FT ASL	Altitude au-dessus du niveau de la mer
TEMP	Température
ASO	Vis de régulation de l'air de ralenti ouverte
IJ	Gicleur de ralenti

NDL	Aiguille
POS	Position de l'aiguille du haut
MJ	Gicleur principal



1... 5	Position de l'aiguille du haut

Le réglage du carburateur dépend des conditions définies pour l'environnement et l'utilisation.

Info
Non valable sur pistes

21.3.12 250 XC EU/USA

Type de carburateur	KEIHIN PWK 36S AG
Numéro d'identification du carburateur	BC3_0
Position de l'aiguille	4e position en partant du haut
Aiguille de gicleur	N8RW (N8RH)
Gicleur principal	168 (170)
Gicleur de ralenti	35
Gicleur de starter	85
Vis de régulation de l'air de ralenti	
ouvert	1,5 tours
Boisseau	7 avec coupe

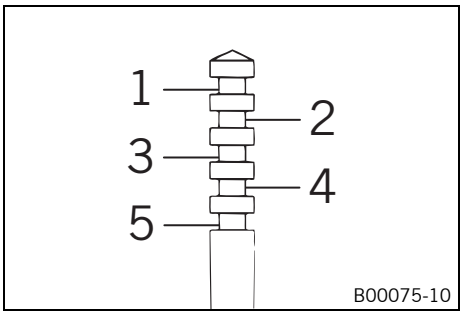
21.3.13 Réglage du carburateur (250 XC EU/USA)

KEIHIN PWK 36S AG

M/FT ASL ↓	TEMP →	-20°C ... -7°C *-2°F ... 20°F*	-6°C ... 5°C *19°F ... 41°F*	6°C ... 15°C *42°F ... 60°F*	16°C ... 24°C *61 °F ... 78°F*	25°C ... 36°C *79°F ... 98°F*	37°C ... 49°C *99°F ... 120°F*
3.000 m *10,000 ft* ↑ 2.301 m *7,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 35 N8RW 4 168	1,5 35 N8RW 3 168	2 35 N8RJ 3 165	2,5 35 N8RJ 2 162	3 35 N8RK 2 160	
2.300 m *7,500 ft* ↑ 1.501 m *5,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1 35 N8RH 4 170	1,5 35 N8RW 4 168	1,5 35 N8RW 3 168	2 35 N8RJ 3 165	2,5 35 N8RJ 2 162	3 35 N8RK 2 160
1.500 m *5,000 ft* ↑ 751 m *2,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1 38 N8RH 4 175	1 35 N8RH 4 170	1,5 35 N8RW 4 168	1,5 35 N8RW 3 168	2 35 N8RJ 3 165	2,5 35 N8RJ 2 162
750 m *2,500 ft* ↑ 301 m *1,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1 40 N8RG 4 178	1 38 N8RH 4 175	1 35 N8RH 4 170	**1,5** **35** **N8RW** **4** **168**	1,5 35 N8RW 3 168	2 35 N8RJ 3 165
300 m *1,000 ft* ↑ 0 m *0 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1 42 N8RF 5 180	1 40 N8RG 4 178	1 38 N8RH 4 175	1 35 N8RH 4 170	1,5 35 N8RW 4 168	1,5 35 N8RW 3 168

401040-01

M/FT ASL	Altitude au-dessus du niveau de la mer
TEMP	Température
ASO	Vis de régulation de l'air de ralenti ouverte
IJ	Gicleur de ralenti
NDL	Aiguille
POS	Position de l'aiguille du haut
MJ	Gicleur principal



1... 5	Position de l'aiguille du haut

Le réglage du carburateur dépend des conditions définies pour l'environnement et l'utilisation.

Info
Non valable sur pistes

21.3.14 300 XC EU/USA

Type de carburateur	KEIHIN PWK 36S AG
Numéro d'identification du carburateur	BC5_0
Position de l'aiguille	4e position en partant du haut
Aiguille de gicleur	N2ZK (N2ZJ, N2ZL)
Gicleur principal	165 (162)
Gicleur de ralenti	35
Gicleur de starter	85
Vis de régulation de l'air de ralenti	
ouvert	2 tours
Boisseau	7 avec coupe

21.3.15 Réglage du carburateur (300 XC EU/USA)

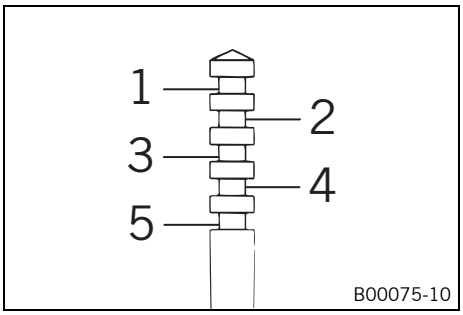
KEIHIN PWK 36S AG

M/FT ASL ↓	TEMP →	-20°C ... -7°C *-2°F ... 20°F*	-6°C ... 5°C *19°F ... 41°F*	6°C ... 15°C *42°F ... 60°F*	16°C ... 24°C *61 °F ... 78°F*	25°C ... 36°C *79°F ... 98°F*	37°C ... 49°C *99°F ... 120°F*
3.000 m *10,000 ft* ↑ 2.301 m *7,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 35 N2ZK 4 165	2 35 N2ZK 3 165	2,5 35 N2ZL 3 162	3 35 N2ZL 2 160	3,5 35 N2ZL 2 158	
2.300 m *7,500 ft* ↑ 1.501 m *5,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 35 N2ZJ 4 168	2 35 N2ZK 4 165	2 35 N2ZK 3 165	2,5 35 N2ZL 3 162	3 35 N2ZL 2 160	3,5 35 N2ZL 2 158
1.500 m *5,000 ft* ↑ 751 m *2,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 38 N2ZW 4 170	1,5 35 N2ZJ 4 168	2 35 N2ZK 4 165	2 35 N2ZK 3 165	2,5 35 N2ZL 3 162	3 35 N2ZL 2 160
750 m *2,500 ft* ↑ 301 m *1,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1 40 N2ZW 5 172	1,5 38 N2ZW 4 170	1,5 35 N2ZJ 4 168	**2** **35** **N2ZK** **4** **165**	2 35 N2ZK 3 165	2,5 35 N2ZL 3 162
300 m *1,000 ft* ↑ 0 m *0 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1 40 N2ZH 5 175	1 40 N2ZW 5 172	1,5 38 N2ZW 4 170	1,5 35 N2ZJ 4 168	2 35 N2ZK 4 165	2 35 N2ZK 3 165

401044-01

M/FT ASL	Altitude au-dessus du niveau de la mer
TEMP	Température
ASO	Vis de régulation de l'air de ralenti ouverte
IJ	Gicleur de ralenti

NDL	Aiguille
POS	Position de l'aiguille du haut
MJ	Gicleur principal



1... 5	Position de l'aiguille du haut

Le réglage du carburateur dépend des conditions définies pour l'environnement et l'utilisation.

Info
Non valable sur pistes

21.4 Quantités de remplissage

21.4.1 Huile de boîte

Huile de boîte (Tous les modèles 125/150)	0,70 l (0,74 qt.)	Huile moteur (15W/50) (☛ p. 127)
Huile de boîte (Tous les modèles 250/300)	0,80 l (0,85 qt.)	Huile moteur (15W/50) (☛ p. 127)

21.4.2 Liquide de refroidissement

Liquide de refroidissement	1,2 l (1,3 qt.)	Liquide de refroidissement (☛ p. 127)
		Liquide de refroidissement (mélange prêt à l'emploi) (☛ p. 127)

21.4.3 Carburant

Capacité totale du réservoir à carburant env.	7,5 l (1,98 US gal)	Carburant Super sans plomb (octane 98) mélangé avec de l'huile moteur 2 temps (1:40) (☛ p. 126) (125/150 SX)
		Carburant Super sans plomb (octane 95) mélangé avec de l'huile moteur 2 temps (1:60) (☛ p. 126) (250 SX EU, 250 SX USA)
Capacité totale du réservoir à carburant env.	10 l (2,6 US gal)	Carburant Super sans plomb (octane 95) mélangé avec de l'huile moteur 2 temps (1:40) (☛ p. 126) (150 XC USA)
		Carburant Super sans plomb (octane 95) mélangé avec de l'huile moteur 2 temps (1:60) (☛ p. 126) (250/300 XC)

Réserve de carburant env. (Tous les modèles XC)	2 l (2 qt.)

21.5 Partie-cycle

Cadre	Cadre tubulaire central en acier au chrome-molybdène
Fourche	**WP Suspension** Up Side Down 4860 MXMA CC
Débattement	
avant	300 mm (11,81 in)
Débattement (125 SX EU, 150 SX EU, 250 SX EU)	
arrière	330 mm (12,99 in)
Débattement (Tous les modèles XC, 125 SX USA, 150 SX USA, 250 SX USA)	
arrière	317 mm (12,48 in)
Déport de fourche	22 mm (0,87 in)
Amortisseurs	**WP Suspension** 5018 BAVP DCC
Système de frein	Freins à disques, étriers de frein flottants
Diamètre des disques de frein	
avant	260 mm (10,24 in)
arrière	220 mm (8,66 in)
Usure limite des disques de frein	
avant	2,5 mm (0,098 in)

arrière	3,5 mm (0,138 in)
Pression d'air du pneu tout-terrain	
avant	1,0 bar (15 psi)
arrière	1,0 bar (15 psi)
Démultiplication secondaire (125 SX EU, 125 SX USA, 150 XC USA)	13:50
Démultiplication secondaire (250/300 XC, 150 SX EU, 150 SX USA)	14:50
Démultiplication secondaire (250 SX EU, 250 SX USA)	13:48
Chaîne	5/8 x 1/4"
Couronnes livrables	38, 40, 42, 45, 48, 49, 50, 51, 52
Angle de chasse	63,5°
Empattement (Tous les modèles 125/150)	1.480±10 mm (58,27±0,39 in)
Empattement (Tous les modèles 250/300)	1.495±10 mm (58,86±0,39 in)
Hauteur du siège à vide	992 mm (39,06 in)
Garde au sol à vide (Tous les modèles 125/150, 250 XC EU/USA)	395 mm (15,55 in)
Garde au sol à vide (250 SX EU, 250 SX USA, 300 XC EU/USA)	385 mm (15,16 in)
Poids sans carburant env. (125/150 SX)	90,8 kg (200,2 lb.)
Poids sans carburant env. (150 XC USA)	94,2 kg (207,7 lb.)
Poids sans carburant env. (250 SX EU, 250 SX USA)	96,8 kg (213,4 lb.)
Poids sans carburant env. (250/300 XC)	104 kg (229 lb.)
Charge maximale admissible sur l'essieu avant	145 kg (320 lb.)
Charge maximale admissible sur l'essieu arrière	190 kg (419 lb.)
Poids total roulant autorisé	335 kg (739 lb.)

21.6 Circuit électrique

Batterie	YTX4L-BS	Tension de la batterie : 12 V Capacité nominale : 3 Ah Sans entretien

21.7 Pneus

Validité	Pneumatique avant	Pneumatique arrière
(125 SX EU, 150 SX EU)	**80/100 - 21 51M TT** Pirelli SCORPION MX Midsoft 32	**100/90 - 19 57M TT** Pirelli SCORPION MX Midsoft 32
(125 SX USA, 150 SX USA)	**80/100 - 21 51M TT** Dunlop GEOMAX MX51F	**100/90 - 19 57M TT** Dunlop GEOMAX MX51
(250 SX EU)	**80/100 - 21 51M TT** Pirelli SCORPION MX Midsoft 32	**110/90 - 19 62M TT** Pirelli SCORPION MX Midsoft 32
(250 SX USA)	**80/100 - 21 51M TT** Dunlop GEOMAX MX51F	**110/90 - 19 62M TT** Dunlop GEOMAX MX51
(150 XC USA)	**80/100 - 21 51M TT** Dunlop GEOMAX MX51F	**100/100 - 18 59M TT** Dunlop GEOMAX MX51
(250/300 XC)	**80/100 - 21 51M TT** Dunlop GEOMAX MX51F	**110/100 - 18 64M TT** Dunlop GEOMAX MX51
Pour plus d'informations, consulter la rubrique SAV, à l'adresse : http://www.ktm.com		

21.8 Fourche

21.8.1 125 SX EU, 150 SX EU

Référence de la fourche	14.18.7M.01
Fourche	**WP Suspension** Up Side Down 4860 MXMA CC
Amortissement en compression	
Confort	14 clics
Standard	12 clics
Sport	10 clics
Amortissement de détente	
Confort	14 clics
Standard	12 clics
Sport	10 clics
Longueur de ressort avec fourreau(x) de prétension	497 mm (19,57 in)
Taux d'élasticité	
Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.)	4,0 N/mm (22,8 lb/in)
Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.)	4,2 N/mm (24 lb/in)
Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.)	4,4 N/mm (25,1 lb/in)
Pression gaz	1,2 bar (17 psi)
Longueur de fourche	940 mm (37,01 in)

Quantité d'huile par cartouche	195 ml (6,59 fl. oz.)	Huile de fourche (SAE 4) (48601166S1) (☛ p. 126)
Quantité d'huile pour chaque bras de fourche sans cartouche	360 ml (12,17 fl. oz.)	Huile de fourche (SAE 4) (48601166S1) (☛ p. 126)

21.8.2 125 SX USA, 150 SX USA

Référence de la fourche	14.18.7M.51
Fourche	**WP Suspension** Up Side Down 4860 MXMA CC
Amortissement en compression	
Confort	14 clics
Standard	12 clics
Sport	10 clics
Amortissement de détente	
Confort	14 clics
Standard	12 clics
Sport	10 clics
Longueur de ressort avec fourreau(x) de prétension	492 mm (19,37 in)
Taux d'élasticité	
Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.)	4,2 N/mm (24 lb/in)
Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.)	4,4 N/mm (25,1 lb/in)
Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.)	4,6 N/mm (26,3 lb/in)
Pression gaz	1,2 bar (17 psi)
Longueur de fourche	940 mm (37,01 in)

Quantité d'huile par cartouche	195 ml (6,59 fl. oz.)	Huile de fourche (SAE 4) (48601166S1) (☛ p. 126)
Quantité d'huile pour chaque bras de fourche sans cartouche	360 ml (12,17 fl. oz.)	Huile de fourche (SAE 4) (48601166S1) (☛ p. 126)

21.8.3 250 SX EU

Référence de la fourche	14.18.7M.03
Fourche	**WP Suspension** Up Side Down 4860 MXMA CC
Amortissement en compression	
Confort	14 clics

Standard	12 clics
Sport	10 clics
Amortissement de détente	
Confort	14 clics
Standard	12 clics
Sport	10 clics
Longueur de ressort avec fourreau(x) de prétension	497 mm (19,57 in)
Taux d'élasticité	
Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.)	4,2 N/mm (24 lb/in)
Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.)	4,4 N/mm (25,1 lb/in)
Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.)	4,6 N/mm (26,3 lb/in)
Pression gaz	1,2 bar (17 psi)
Longueur de fourche	940 mm (37,01 in)

Quantité d'huile par cartouche	195 ml (6,59 fl. oz.)	Huile de fourche (SAE 4) (48601166S1) (☛ p. 126)
Quantité d'huile pour chaque bras de fourche sans cartouche	390 ml (13,19 fl. oz.)	Huile de fourche (SAE 4) (48601166S1) (☛ p. 126)

21.8.4 250 SX USA

Référence de la fourche	14.18.7M.53
Fourche	**WP Suspension** Up Side Down 4860 MXMA CC
Amortissement en compression	
Confort	14 clics
Standard	12 clics
Sport	10 clics
Amortissement de détente	
Confort	14 clics
Standard	12 clics
Sport	10 clics
Longueur de ressort avec fourreau(x) de prétension	492 mm (19,37 in)
Taux d'élasticité	
Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.)	4,4 N/mm (25,1 lb/in)
Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.)	4,6 N/mm (26,3 lb/in)
Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.)	4,8 N/mm (27,4 lb/in)
Pression gaz	1,2 bar (17 psi)
Longueur de fourche	940 mm (37,01 in)

Quantité d'huile par cartouche	195 ml (6,59 fl. oz.)	Huile de fourche (SAE 4) (48601166S1) (☛ p. 126)
Quantité d'huile pour chaque bras de fourche sans cartouche	380 ml (12,85 fl. oz.)	Huile de fourche (SAE 4) (48601166S1) (☛ p. 126)

21.8.5 150 XC USA

Référence de la fourche	14.18.7M.71
Fourche	**WP Suspension** Up Side Down 4860 MXMA CC
Amortissement en compression	
Confort	14 clics
Standard	12 clics
Sport	10 clics
Amortissement de détente	
Confort	14 clics
Standard	12 clics
Sport	10 clics
Longueur de ressort avec fourreau(x) de prétension	492 mm (19,37 in)

Taux d'élasticité	
Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.)	4,0 N/mm (22,8 lb/in)
Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.)	4,2 N/mm (24 lb/in)
Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.)	4,4 N/mm (25,1 lb/in)
Pression gaz	1,2 bar (17 psi)
Longueur de fourche	940 mm (37,01 in)

Quantité d'huile par cartouche	195 ml (6,59 fl. oz.)	Huile de fourche (SAE 4) (48601166S1) (☛ p. 126)
Quantité d'huile pour chaque bras de fourche sans cartouche	370 ml (12,51 fl. oz.)	Huile de fourche (SAE 4) (48601166S1) (☛ p. 126)

21.8.6 250/300 XC

Référence de la fourche	14.18.7M.73
Fourche	**WP Suspension** Up Side Down 4860 MXMA CC
Amortissement en compression	
Confort	14 clics
Standard	12 clics
Sport	10 clics
Amortissement de détente	
Confort	14 clics
Standard	12 clics
Sport	10 clics
Longueur de ressort avec fourreau(x) de prétension	492 mm (19,37 in)
Taux d'élasticité	
Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.)	4,2 N/mm (24 lb/in)
Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.)	4,4 N/mm (25,1 lb/in)
Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.)	4,6 N/mm (26,3 lb/in)
Pression gaz	1,2 bar (17 psi)
Longueur de fourche	940 mm (37,01 in)

Quantité d'huile par cartouche	195 ml (6,59 fl. oz.)	Huile de fourche (SAE 4) (48601166S1) (☛ p. 126)
Quantité d'huile pour chaque bras de fourche sans cartouche	380 ml (12,85 fl. oz.)	Huile de fourche (SAE 4) (48601166S1) (☛ p. 126)

21.9 Amortisseur

21.9.1 125 SX EU, 150 SX EU

Référence de l'amortisseur	18.18.7M.01
Amortisseurs	**WP Suspension** 5018 BAVP DCC
Amortissement en compression Petite Vitesse	
Confort	17 clics
Standard	15 clics
Sport	13 clics
Amortissement en compression Grande Vitesse	
Confort	2,5 tours
Standard	2 tours
Sport	1,5 tours
Amortissement de détente	
Confort	17 clics
Standard	15 clics
Sport	13 clics
Prétension du ressort	9 mm (0,35 in)
Taux d'élasticité	
Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.)	45 N/mm (257 lb/in)

Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.)	48 N/mm (274 lb/in)
Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.)	51 N/mm (291 lb/in)
Longueur de ressort	260 mm (10,24 in)
Pression gaz	10 bar (145 psi)
Enfoncement statique	30 mm (1,18 in)
Enfoncement en charge	90 mm (3,54 in)
Longueur de montage	490 mm (19,29 in)
Huile d'amortisseur (☛ p. 126)	SAE 2,5

21.9.2 125 SX USA, 150 SX USA

Référence de l'amortisseur	18.18.7M.51
Amortisseurs	**WP Suspension** 5018 BAVP DCC
Amortissement en compression Petite Vitesse	
Confort	17 clics
Standard	15 clics
Sport	13 clics
Amortissement en compression Grande Vitesse	
Confort	2,5 tours
Standard	2 tours
Sport	1,5 tours
Amortissement de détente	
Confort	17 clics
Standard	15 clics
Sport	13 clics
Prétension du ressort	12 mm (0,47 in)
Taux d'élasticité	
Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.)	45 N/mm (257 lb/in)
Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.)	48 N/mm (274 lb/in)
Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.)	51 N/mm (291 lb/in)
Longueur de ressort	260 mm (10,24 in)
Pression gaz	10 bar (145 psi)
Enfoncement statique	30 mm (1,18 in)
Enfoncement en charge	100 mm (3,94 in)
Longueur de montage	486 mm (19,13 in)
Huile d'amortisseur (☛ p. 126)	SAE 2,5

21.9.3 250 SX EU

Référence de l'amortisseur	18.18.7M.03
Amortisseurs	**WP Suspension** 5018 BAVP DCC
Amortissement en compression Petite Vitesse	
Confort	17 clics
Standard	15 clics
Sport	13 clics
Amortissement en compression Grande Vitesse	
Confort	2,5 tours
Standard	2 tours
Sport	1,5 tours
Amortissement de détente	
Confort	17 clics
Standard	15 clics
Sport	13 clics
Prétension du ressort	8 mm (0,31 in)

Taux d'élasticité	
Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.)	51 N/mm (291 lb/in)
Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.)	54 N/mm (308 lb/in)
Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.)	57 N/mm (325 lb/in)
Longueur de ressort	260 mm (10,24 in)
Pression gaz	10 bar (145 psi)
Enfoncement statique	30 mm (1,18 in)
Enfoncement en charge	90 mm (3,54 in)
Longueur de montage	490 mm (19,29 in)
Huile d'amortisseur (☛ p. 126)	SAE 2,5

21.9.4 250 SX USA

Référence de l'amortisseur	18.18.7M.53
Amortisseurs	**WP Suspension** 5018 BAVP DCC
Amortissement en compression Petite Vitesse	
Confort	17 clics
Standard	15 clics
Sport	13 clics
Amortissement en compression Grande Vitesse	
Confort	2,5 tours
Standard	2 tours
Sport	1,5 tours
Amortissement de détente	
Confort	17 clics
Standard	15 clics
Sport	13 clics
Prétension du ressort	12 mm (0,47 in)
Taux d'élasticité	
Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.)	51 N/mm (291 lb/in)
Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.)	54 N/mm (308 lb/in)
Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.)	57 N/mm (325 lb/in)
Longueur de ressort	260 mm (10,24 in)
Pression gaz	10 bar (145 psi)
Enfoncement statique	30 mm (1,18 in)
Enfoncement en charge	100 mm (3,94 in)
Longueur de montage	486 mm (19,13 in)
Huile d'amortisseur (☛ p. 126)	SAE 2,5

21.9.5 150 XC USA

Référence de l'amortisseur	18.18.7M.71
Amortisseurs	**WP Suspension** 5018 BAVP DCC
Amortissement en compression Petite Vitesse	
Confort	17 clics
Standard	15 clics
Sport	13 clics
Amortissement en compression Grande Vitesse	
Confort	2,5 tours
Standard	2 tours
Sport	1,5 tours
Amortissement de détente	
Confort	17 clics
Standard	15 clics

Sport	13 clics
Prétension du ressort	12 mm (0,47 in)
Taux d'élasticité	
Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.)	45 N/mm (257 lb/in)
Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.)	48 N/mm (274 lb/in)
Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.)	51 N/mm (291 lb/in)
Longueur de ressort	260 mm (10,24 in)
Pression gaz	10 bar (145 psi)
Enfoncement statique	30 mm (1,18 in)
Enfoncement en charge	100 mm (3,94 in)
Longueur de montage	486 mm (19,13 in)
Huile d'amortisseur (☛ p. 126)	SAE 2,5

21.9.6 250/300 XC

Référence de l'amortisseur	18.18.7M.73
Amortisseurs	**WP Suspension** 5018 BAVP DCC
Amortissement en compression Petite Vitesse	
Confort	17 clics
Standard	15 clics
Sport	13 clics
Amortissement en compression Grande Vitesse	
Confort	2,5 tours
Standard	2 tours
Sport	1,5 tours
Amortissement de détente	
Confort	17 clics
Standard	15 clics
Sport	13 clics
Prétension du ressort	12 mm (0,47 in)
Taux d'élasticité	
Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.)	51 N/mm (291 lb/in)
Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.)	54 N/mm (308 lb/in)
Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.)	57 N/mm (325 lb/in)
Longueur de ressort	260 mm (10,24 in)
Pression gaz	10 bar (145 psi)
Enfoncement statique	30 mm (1,18 in)
Enfoncement en charge	100 mm (3,94 in)
Longueur de montage	486 mm (19,13 in)
Huile d'amortisseur (☛ p. 126)	SAE 2,5

21.10 Couples de serrage partie-cycle

Vis de rayon roue arrière	M4,5	5... 6 Nm (3,7... 4,4 lbf ft)	–
Vis de rayon roue avant	M4,5	5... 6 Nm (3,7... 4,4 lbf ft)	–
Vis de pôle de batterie	M5	2,5 Nm (1,84 lbf ft)	–
Vis écrou de réglage amortisseur	M5	5 Nm (3,7 lbf ft)	–
Autres écrous châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Autres vis châssis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Écrou du démarreur électrique (250/300 XC)	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Vis de disque de frein avant	M6	14 Nm (10,3 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis disque de frein arrière	M6	14 Nm (10,3 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis guide-chaîne	M6	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**

Vis poignée des gaz	M6	3 Nm (2,2 lbf ft)	–
Vis rotule tige sur cylindre de frein à pédale	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Autres écrous châssis	M8	25 Nm (18,4 lbf ft)	–
Autres vis châssis	M8	25 Nm (18,4 lbf ft)	–
Écrou de butée de la pédale de frein arrière	M8	20 Nm (14,8 lbf ft)	–
Écrou porte-pneu	M8	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Écrou vis de couronne	M8	35 Nm (25,8 lbf ft)	**Loctite® 2701**
Vis bride de serrage de guidon	M8	20 Nm (14,8 lbf ft)	–
Vis étrier de frein avant	M8	25 Nm (18,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis fixation de la béquille latérale	M8	45 Nm (33,2 lbf ft)	**Loctite® 2701**
Vis fixation de l'axe de roue avant	M8	15 Nm (11,1 lbf ft)	–
Vis fixation moteur	M8	33 Nm (24,3 lbf ft)	–
Vis partie arrière du cadre	M8	35 Nm (25,8 lbf ft)	**Loctite® 2701**
Vis patin (de chaîne)	M8	15 Nm (11,1 lbf ft)	–
Vis té inférieur de fourche	M8	12 Nm (8,9 lbf ft)	–
Vis té supérieur de fourche	M8	17 Nm (12,5 lbf ft)	–
Vis tube de fourche en haut	M8	17 Nm (12,5 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Autres écrous châssis	M10	45 Nm (33,2 lbf ft)	–
Autres vis châssis	M10	45 Nm (33,2 lbf ft)	–
Vis amortisseur en bas	M10	60 Nm (44,3 lbf ft)	**Loctite® 2701**
Vis amortisseur en haut	M10	60 Nm (44,3 lbf ft)	**Loctite® 2701**
Vis du support moteur	M10	60 Nm (44,3 lbf ft)	–
Vis fixation de guidon	M10	40 Nm (29,5 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Écrou fixation de la selle	M12x1	20 Nm (14,8 lbf ft)	–
Écrou cadre/levier de jonction	M14x1,5	80 Nm (59 lbf ft)	**Loctite® 2701**
Écrou levier articulé bras oscillant	M14x1,5	80 Nm (59 lbf ft)	–
Écrou levier de jonction/levier articulé	M14x1,5	80 Nm (59 lbf ft)	–
Écrou axe de bras oscillant	M16x1,5	100 Nm (73,8 lbf ft)	–
Tubulure filetée refroidissement	M20x1,5	12 Nm (8,9 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Vis tête de direction en haut	M20x1,5	12 Nm (8,9 lbf ft)	–
Vis axe avant	M24x1,5	45 Nm (33,2 lbf ft)	–
Écrou axe arrière	M25x1,5	80 Nm (59 lbf ft)	–

Carburant Super sans plomb (octane 95) mélangé avec de l'huile moteur 2 temps (1:60)

Selon
– DIN EN 228
– JASO FC (☛ p. 131) (1:60)

Mélange

1:60	Huile moteur 2 temps (☛ p. 127) Supercarburant sans plomb (ROZ 95/RON 95/PON 91) (☛ p. 128)

Fournisseur
Motorex®
– **Cross Power 2T**

Carburant Super sans plomb (octane 95) mélangé avec de l'huile moteur 2 temps (1:40)

Selon
– DIN EN 228
– JASO FC (☛ p. 131) (1:40)

Mélange

1:40	Huile moteur 2 temps (☛ p. 127) Supercarburant sans plomb (ROZ 95/RON 95/PON 91) (☛ p. 128)

Fournisseur
Motorex®
– **Cross Power 2T**

Carburant Super sans plomb (octane 98) mélangé avec de l'huile moteur 2 temps (1:40)

Selon
– DIN EN 228
– JASO FC (☛ p. 131) (1:40)

Mélange

1:40	Huile moteur 2 temps (☛ p. 127) Supercarburant sans plomb (ROZ 98 / RON 98 / PON 94) (☛ p. 127)

Fournisseur
Motorex®
– **Cross Power 2T**

Huile d'amortisseur (SAE 2,5) (50180342S1)

Selon
– SAE (☛ p. 131) (SAE 2,5)

Indications prescrites
– Utiliser uniquement des huiles répondant aux normes prescrites (voir les indications sur le récipient) et possédant les propriétés adéquates.

Huile de fourche (SAE 4) (48601166S1)

Selon
– SAE (☛ p. 131) (SAE 4)

Indications prescrites
– Utiliser uniquement des huiles conformes aux normes prescrites (voir les indications sur le récipient) et possédant les propriétés adéquates.

Huile hydraulique (15)

Selon
– ISO VG (15)

Indications prescrites
– Utiliser uniquement une huile hydraulique répondant à la norme spécifiée (voir les indications sur le récipient) et possédant les propriétés correspondantes. KTM recommande les produits **Motorex®**.

Fournisseur
Motorex®
– **Hydraulic Fluid 75**

Huile moteur (15W/50)

Selon
– JASO T903 MA (☛ p. 131)
– SAE (☛ p. 131) (15W/50)

Indications prescrites
– Utiliser uniquement des huiles moteur conformes aux normes (voir les données sur le récipient) et présentant les caractéristiques correspondantes. KTM préconise les produits **Motorex®**.

Fournisseur
Motorex®
– **Top Speed 4T**

Huile moteur 2 temps

Selon
– JASO FC (☛ p. 131)

Indications prescrites
– N'utiliser que de l'huile moteur 2 temps de bonne qualité et de marque connue. KTM recommande les produits **Motorex®**.

100 % synthétiques

Fournisseur
Motorex®
– **Cross Power 2T**

Liquide de frein DOT 4/DOT 5.1

Selon
– DOT

Indications prescrites
– Utiliser uniquement un liquide de frein répondant à la norme prescrite (voir les indications sur le récipient) et possédant les propriétés adéquates. KTM recommande les produits **Castrol** et **Motorex®**.

Fournisseur
Castrol
– **RESPONSE BRAKE FLUID SUPER DOT 4**

Motorex®
– **Brake Fluid DOT 5.1**

Liquide de refroidissement

Indications prescrites
– Utiliser toujours un liquide de refroidissement approprié (même dans les pays chauds). Des produits antigel de qualité inférieure peuvent entraîner de la corrosion ou la formation de mousse. KTM recommande les produits **Motorex®**.

Mélange

Protection antigel : −25… −45 °C (−13… −49 °F)	50 % de produit antigel et anticorrosion 50 % d'eau distillée

Liquide de refroidissement (mélange prêt à l'emploi)

Protection antigel	−40 °C (−40 °F)

Fournisseur
Motorex®
– **COOLANT G48**

Supercarburant sans plomb (ROZ 98 / RON 98 / PON 94)

Selon
– DIN EN 228 (ROZ 98 / RON 98 / PON 94)

Supercarburant sans plomb (ROZ 95/RON 95/PON 91)

Selon

– DIN EN 228 (ROZ 95/RON 95/PON 91)

Indications prescrites

– Utiliser uniquement du super sans plomb conforme ou équivalent à la norme indiquée.

– Une proportion d'éthanol inférieure à 10 % (carburant E10) est sans risques.

Info

Ne pas utiliser de carburant à base de méthanol (par ex. M15, M85, M100) ou présentant une proportion d'éthanol supérieure à 10 % (par ex. E15, E25, E85, E100).

Additif pour carburant

Indications prescrites
– KTM recommande les produits **Motorex®**.

Fournisseur
Motorex®
– **Fuel Stabilizer**

Aérosol pour chaîne Offroad

Indications prescrites
– KTM recommande les produits **Motorex®**.

Fournisseur
Motorex®
– **Chainlube Offroad**

Colle pour caoutchouc de poignée (00062030051)

Fournisseur
KTM-Sportmotorcycle AG
– **GRIP GLUE**

Graisse haute viscosité

Indications prescrites
– KTM recommande les produits **SKF®**.

Fournisseur
SKF®
– **LGHB 2**

Graisse longue durée

Indications prescrites
– KTM recommande les produits **Motorex®**.

Fournisseur
Motorex®
– **Bike Grease 2000**

Lubrifiant pour filtre à air mousse

Indications prescrites
– KTM recommande les produits **Motorex®**.

Fournisseur
Motorex®
– **Twin Air Liquid Bio Power**

Lubrifiant universel en aérosol

Indications prescrites
– KTM recommande les produits **Motorex®**.

Fournisseur
Motorex®
– **Joker 440 Synthetic**

Nettoyant pour chaîne

Indications prescrites
– KTM recommande les produits **Motorex®**.

Fournisseur
Motorex®
– **Chain Clean**

Nettoyant pour filtre à air

Indications prescrites

– KTM recommande les produits **Motorex®**.

Fournisseur
Motorex®

– **Twin Air Dirt Bio Remover**

Nettoyant spécial moto

Indications prescrites

– KTM recommande les produits **Motorex®**.

Fournisseur
Motorex®

– **Moto Clean 900**

Produits d'entretien et de conservation pour les métaux et le caoutchouc

Indications prescrites

– KTM recommande les produits **Motorex®**.

Fournisseur
Motorex®

– **Protect & Shine**

JASO FC

JASO FC désigne une classification se rapportant à une huile pour moteurs à deux temps spécialement développée pour les conditions extrêmes de la course. Les esters synthétiques de grande qualité et les additifs spécialement adaptés permettent une combustion impeccable, même dans des conditions extrêmes.

SAE

Les classes de viscosité SAE ont été définies par la Society of Automotive Engineers et permettent de différencier les huiles d'après leur viscosité. La viscosité ne sert qu'à décrire la propriété d'une huile définie et ne fournit pas d'informations sur la qualité de cette dernière.

JASO T903 MA

Les différentes évolutions techniques ont entraîné la mise en place d'une spécification particulière pour les motos quatre-temps, la norme JASO T903 MA. Autrefois, des huiles automobiles étaient employées pour les motos quatre-temps, dans la mesure où il n'existait pas de spécifications spéciales pour les motos. Alors que pour les voitures, les huiles doivent permettre de diminuer la fréquence des vidanges, les caractéristiques déterminantes pour les motos sont les régimes élevés avec des puissances au litre importantes. Sur la plupart des machines, la boîte de vitesses et l'embrayage sont également graissés avec la même huile. La norme JASO MA tient compte de ces spécificités.

INDEX

A

Accessoires 9

Amortissement de détente
- Régler sur la fourche 39
- Régler sur l'amortisseur 33

Amortissement en compression
- Régler sur la fourche 38

Amortissement en compression Grande Vitesse
- Régler sur l'amortisseur 32

Amortissement en compression Petite Vitesse
- Régler sur l'amortisseur 31

Amortisseur
- Amortissement en compression, généralités 31
- Contrôler l'enfoncement en charge 35
- Déposer 49
- Monter 50
- Régler la prétension du ressort 36
- Vérifier l'enfoncement statique 35

Antigel
- Contrôler 84

B

Batterie
- Charger 80
- Déposer 79
- Monter 79

Béquille latérale 17

Béquille Plug-in 17

Boîtier du filtre à air
- Calfeutrer 53
- Nettoyer 52

Bouchon du réservoir
- Fermer 15
- Ouvrir 14

Bouton de démarrage 14

Bouton de masse 13

Bras de fourche
- Déposer 43
- Monter 43
- Nettoyer les cache-poussières 42
- Purger 42

Bras oscillant
- Contrôler 60

C

Cache du radiateur 82
- Déposer 82
- Monter 83

Cadre
- Contrôler 60

Caoutchouc de poignée
- Bloquer 62
- Contrôler 62

Caractéristique du moteur
- Régler le ressort auxiliaire 91
- Ressort auxiliaire 91

Carburateur 87
- Régler le ralenti 88
- Vidanger la cuve à niveau constant 89

Chaîne
- Contrôler 58
- Nettoyer 56

Conditions d'utilisation difficiles 20
- Déplacement à faible vitesse 23
- Neige 23
- Routes boueuses 22
- Sable humide 21
- Sable sec 21
- Température élevée 23
- Température faible 23
- Voies humides 22

Courbe d'allumage
- Connecteur 90
- Modifier 90

Couronne
- Contrôler 58

Couvercle du boîtier de filtre à air
- Bloquer 53
- Déposer 51
- Monter 51

D

Définition de l'application 6

Démarrage 24

Diagnostic 99-100

Disques de frein
- Contrôler 66

Données techniques
- Amortisseur 121
- Carburateur 107
- Circuit électrique 118
- Couples de serrage moteur 105
- Couples de serrage partie-cycle 124
- Fourche 119
- Moteur 101
- Partie-cycle 117
- Pneus 118
- Quantités de remplissage 117

E

Embrayage
- Contrôler/rectifier le niveau de liquide 63
- Vidanger le liquide 64

Enfoncement en charge
- Régler 36

Environnement 8

É

État des pneus
- Contrôler 76

F

Faire le plein
- Carburant 27

Filtre à air
- Déposer 51

Monter 52
Nettoyer 52
Fonctionnement en toute sécurité 7
Fourche
Vérifier le réglage de base 38
Fusible
Remplacer le fusible général 81
Fusible général
Remplacer 81

G

Garantie 9
Garde-boue avant
Déposer 48
Monter 49
Guide-chaîne
Contrôler 58
Régler 60

H

Huile de boîte
Faire l'appoint 95
Remplacer 93
Remplir 95
Vidanger 94

I

Illustrations 9

J

Jeu du câble d'accélérateur
Contrôler 87
Régler 87
Jeu du palier de la tête de direction
Contrôler 47
Régler 47

K

Kick 17

L

Levier de frein à main 13
Régler la position de base 66
Vérifier la course libre 66
Levier d'embrayage 13
Régler la position de base 62
Liquide de frein
Faire l'appoint à l'arrière 71
Faire l'appoint à l'avant 67
Liquide de refroidissement
Remplir 86
Vidanger 85

M

Manuel d'utilisation 8
Matières consommables 9
Mise en service
Après le stockage 98
Consignes pour la première mise en service 19
Opération de contrôle et d'entretien avant chaque mise en service 24
Moteur
Rodage 20
Moto
Nettoyer 97
Retirer du socle réglable 41
Surélever sur un socle réglable 41

N

Niveau de liquide de frein
Contrôler à l'arrière 71
Contrôler sur le frein avant 67
Niveau de liquide de refroidissement
Contrôler 84
Niveau d'huile de boîte
Contrôler 93
Numéro de châssis 12
Numéro de moteur 12

P

Palier de la tête de direction
Graisser 48
Pédale de frein arrière 17
Régler la position de base 70
Vérifier la course libre 70
Pièces détachées 9
Pignon de chaîne
Contrôler 58
Plaque frontale
Déposer 48
Monter 48
Plaque signalétique 12
Plaquettes de frein
Contrôler à l'arrière 72
Contrôler sur le frein avant 68
Remplacer à l'arrière 72
Remplacer les plaquettes de frein avant 68
Poignée des gaz 13
Pose du câble d'accélérateur
Contrôler 60
Position du guidon 40
Régler 40
Pression d'air des pneus
Contrôler 77
Produits auxiliaires 9
Protection de fourche
Déposer 44
Monter 44

Q

Quantité de remplissage
Huile de boîte 95, 117
Liquide de refroidissement 86, 117

R

Référence de la fourche 12
Référence de l'amortisseur 12
Réglage de base de la partie-cycle
Contrôler par rapport au poids du pilote 31

Règles de travail 7
Réservoir de carburant
Déposer 54
Monter 55
Robinet d'essence 15-16
Roue arrière
Déposer 75
Monter 75
Roue avant
Déposer 74
Monter 74

S

Sélecteur 16
Contrôler la position de base 91
Régler la position de base 91
Selle
Monter 50
Retirer 50
Service 9
Service après-vente 9
Silencieux arrière
Déposer 53
Monter 54
Remplacer la laine de roche 54
Starter 16
Stockage 98
Système de refroidissement 82

T

Té de fourche inférieur
Déposer 44
Monter 45
Tension de chaîne
Contrôler 57
Régler 57
Tension des rayons
Contrôler 77
Transport 26

U

Utilisation conforme 6

V

Vêtements de protection 7
Vue du véhicule
Arrière droite 11
Avant gauche 10

WWW.KTM.COM

3211857fr

07/2012

KTM-Sportmotorcycle AG
5230 Mattighofen/Autriche
http://www.ktm.com

MOTOREX Oil of Switzerland
KTM Group Partner

Illustration : Mitterbauer/KTM